

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

Répression des Grèves d'Inscrits Maritimes

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mercredi 12 Mars 1913, à 3 heures

PAR

ROBERT DEBLED

Président : M. BERTHÉLEMY, *professeur*

Suffragants { MM. GARÇON, *professeur*
JÈZE, *professeur*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1913



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni
improbation aux opinions émises dans les thèses :
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.

Répression des Grèves d'Inscrits Maritimes

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS
sera soutenu le Mercredi 12 Mars 1913 à 3 heures

PAR

ROBERT DEBLED

Président : M. BERTHÉLEMY, *professeur*
Suffragants { MM. GARÇON, *professeur*
JÈZE, *professeur*



PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU
ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1913

TABLE ANALYTIQUE

INTRODUCTION : La grève. — Définition. — La loi du 25 mai 1864 ; ses conséquences au point de vue pénal. — Les effets de la grève sur le contrat de travail. — Les grèves maritimes. — Grèves de dockers. — Grèves des agents du service général à bord. — Grèves des inscrits maritimes 1

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE : Les inscrits maritimes et l'inscription maritime. — Son origine. — Le système de la « Presse ». — Colbert et les régimes des classes : ordonnance du 17 décembre 1665 et du 22 septembre 1668. — Ordonnance du 31 octobre 1784. — Le régime des rôles. — La loi du 3 Brumaire an IV : l'inscription maritime. — Loi du 24 décembre 1896 : obligations et charges de l'inscrit maritime 13

CHAPITRE PREMIER : Historique. — Les premiers syndicats d'inscrits maritimes de 1870 à 1900. — Les grèves des inscrits maritimes de 1900 à 1912. — 1^o Grève de 1900 : augmentations de salaires. — Contrat du 21 août 1900. — Condamnation des premiers « déserteurs » ; interruption des poursuites. — 2^o Grève de 1902, difficultés d'application du contrat 1900. — 3^o Grèves de 1904. — « Grèves des Capitaines » en avril puis en août après leurs mises à l'index. — Grèves partielles de 1904 à 1907. — Congrès du Havre, de Cette et de Paris. — 4^o Grève de 1907, générale dans la corporation pendant 3 jours, pour l'augmentation des pensions de demi-solde. — 5^o Grève de 1909, relative à la réglementation du travail à bord (loi de 1907) ; arbitrage du président Ditte. — 6^o Grève de 1910, raison invoquée ; embarquement des indigènes à bord, condam-

nations des marins grévistes pour la première fois depuis 1900. — 7° Grèves partielles en 1911 ; menace des officiers. — L'incident de « l'Espagne ». — 8° Grève générale de 1912 après congrès de Saranie : pour augmentation des salaires. — Echec de la grève. — La répression. — 9° Grèves des marins pêcheurs en 1909 à Concarneau, Douarnenez et Audierne. — La crise sardinière. — Grève des chalutiers en 1909 à Lorient. — Grève des Terreneuvas en 1910 et 1911 à Saint-Malo, Saint-Servan et Cancale. 26

CHAPITRE II : Les inscrits maritimes et le droit syndical. — Le décret-loi du 24 mars 1852. — La loi du 21 mars 1884. — Le droit syndical subsiste en tous temps pour les inscrits dans celles de ses manifestations qui ne sont pas incompatibles avec le régime spécial et l'inscription maritime. 108

CHAPITRE III : Les inscrits maritimes et le droit de grève. — 1° Le refus collectif de figurer sur un rôle d'équipage. — 2° L'engagement des gens de mer. — La formation du rôle d'équipage. — La rupture collective du contrat de travail. — Les lois du 25 mai 1864 et du 21 mars 1884, et les articles 65 et 66 du décret-loi de 1852 et de la loi du 15 avril 1898 sur la « désertion ». — 3° La Jurisprudence : Jugements du Havre 1900. — Cette 1912. — Le Havre 1912. — Arrêt cour de Cassation 9 août 1912. — 4° Grèves des capitaines : poursuites d'office : art. 27 du décret-loi. — Rupture d'engagement et art. 81. — 5° Dommages-intérêts forfaitaires : art. 69 du décret pénal et loi de 1898 ; perte immédiate des salaires. — Jugements : Nantes 25 nov. 1903. — Cherbourg 16 décembre 1904. 115

CHAPITRE IV. — Législations pénales maritimes dans l'antiquité et au Moyen Age. — Rôles d'Oleron et Consulat de la mer. — L'autorité du capitaine et la discipline sur les vaisseaux marchands. — L'absence illégale du bord. — Les ordonnances de 1584 et de 1681 163

CHAPITRE V. — Le décret du 13 août 1791. — Ses conséquences au point de vue disciplinaire et pénal. — Origine du décret-loi de 1852. — Législations étrangères : Répression de la désertion et des grèves : Grande-Bretagne : Merchant shipping act de 1894. —

Allemagne, loi du 2 juin 1902. — Italie : Code maritime. — Pays Scandinaves. — Belgique-Hollande 176

CHAPITRE VI : Projet de Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. — Rapport de M. Atthalin. — L'absence irrégulière du bord faute légère ou grave, art. 7 et 11. — L'absence délictueuse si l'inscrit est de quart, veille ou garde, si l'on se trouve au moment de l'appareillage ; si risque pour la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. — Peines applicables à tout homme embarqué. — Suppression des tribunaux maritimes. — Impossibilité d'accorder le droit de grève aux inscrits. — Difficultés de répression des grèves 190

APPENDICE : Les privilèges des inscrits maritimes. — Peuvent-ils être invoqués à propos des grèves ? — Privilèges des articles 250 et suivants du Code de Commerce. — Quasi-monopole de la navigation commerciale. — L'acte de navigation du 21 décembre 1793. — Monopole de la navigation côtière et de la pêche. — Les caisses des Invalides et de Prévoyance. — Possibilité de supprimer l'inscription maritime tout en maintenant un régime disciplinaire et pénal spécial : exemple des législations étrangères . . . 221

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages consultés.

- Boissard. — *Le droit de grève.*
Berthelémy. — *Le droit de grève, Conférence.*
Cangardel. — *Influence de l'inscription maritime.*
Colin. — *La navigation commerciale au XIX^e siècle.*
Gide. — *Le droit de grève.*
Hamelet. — *Les grèves, thèse, 1903.*
Max Parker. — *Le mouvement socialiste.*
Morillon. — *La grève.*
Pardessus. — *Collection des lois maritimes.*
Sayous. — *Les grèves de Marseille,*
Schoux (Antony). — *Les grèves maritimes, thèse, 1910.*
Valin. — *Commentaire de l'ordonnance de 1681.*

Journaux et Revues.

- Les Annales de Droit Commercial.*
L'Echo de Paris.
L'Humanité (L. M. Bonneff).
L'Indépendance Maritime.
Le Journal des Débats (Aug. Pawlowski).
Le Matin.
Le Musée Social (Léon de Seilhac).
Nineteenth century (Lord Brassey).
Le Petit Journal (Amiral Besson).

Le Petit Provençal.
La Revue des Deux-Mondes (Moireau).
La Revue Maritime (commandant Chabaud Arnault).
La Revue Politique et Parlementaire.
Le Siècle (J.-B de Lanessan).
Le Travailleur de la Mer.

Documents Officiels.

Journal Officiel.
Bulletin officiel des Lois.
Bulletins congrès Maritimes.
Circulaires du Comité des Armateurs.
Report of the Committee on the Mercantile Marine.
Raffort Atthalin.
» Besnard.
» Th. Ducos.
» Dufferri.
» Félix Faure.
Dalloz et Sirey.

INTRODUCTION

Pendant longtemps l'étude des phénomènes sociaux fut à peu près inconnue. Le législateur ne s'inquiétait des mouvements ouvriers que pour en assurer la répression. Néanmoins, durant la seconde moitié du xix^e siècle, les changements politiques, l'évolution des idées firent comprendre qu'il était sinon impossible du moins inutile de les prohiber ; mieux valait en assurer la réglementation.

On supprima donc successivement les sanctions édictées en cas de coalition et de grève et on autorisa les ouvriers à se grouper en syndicats.

Mais bientôt se présentaient des phénomènes que le législateur n'avait ni réglementés ni même prévus. Les masses ouvrières usaient de cette force du nombre non seulement dans un but corporatif, mais aussi comme arme politique ; leurs mouvements devenaient révolutionnaires ; les chefs des syndicats préconisaient la lutte des classes.

Leurs revendications étaient donc sans limites et chacun prétendait user de ces droits nouveaux. Les fonctionnaires eux-mêmes se mettaient en grève, qu'ils soient agents des postes ou employés des chemins de fer, voire même gardiens de la paix.

Et à l'aube du xx^e siècle des hommes soumis à une discipline véritablement militaire ne craignent pas de suivre ces exemples. Nous assistons aux grèves d'inscrits maritimes.

L'étude de ces grèves d'inscrits maritimes ; non pas au point de vue économique ou politique, mais simplement dans leurs rapports avec la loi pénale : tel est le but de cet ouvrage.

Aussi, nous a-t-il semblé devoir l'intituler : « De la Répression des grèves d'inscrits maritimes ».

Ce titre peut soulever deux objections ; pour les uns il ne peut être parlé de la répression des grèves ; elles constituent un droit intangible et sacré, planant au-dessus des lois et des contrats. Pour d'autres, au contraire, les grèves d'inscrits maritimes ne sauraient être tolérées les inscrits sont de véritables militaires, la grève ne peut se concevoir. Telle fut longtemps l'opinion quasi-unanime ; les inscrits eux-mêmes l'adoptaient. Cette théorie est l'objet principal de cette étude ; elle sera examinée ultérieurement.

Mais il importe de définir immédiatement la grève, d'indiquer ce qu'est ce prétendu « droit de coalition ».

La grève est, suivant l'opinion communément ad-

mise « la cessation concertée du travail » et suivant la définition de M. Gide « faire grève c'est s'entendre pour refuser de continuer le travail ».

Le droit de grève serait donc la faculté légitime de cesser de concert et dans une entente commune le travail pour lequel on s'était engagé.

La grève serait donc un droit et ce droit aurait pour fondement la loi du 25 mai 1864.

Or, bornons-nous ici à constater que cette loi n'a point une telle portée ; son effet est simplement négatif ; modifiant les articles 414, 415, 416 du Code pénal, elle supprime un délit à savoir : la coalition, mais ne l'élève pas à la hauteur d'un droit. Aussi, M. Boissard peut-il dire dans ses conférences : « la caractéristique du droit de grève est en somme et toujours qu'il n'existe pas » (1).

Il n'en demeure pas moins qu'en règle générale la grève est admise ; qu'elle ne peut être réprimée par la loi pénale.

Mais, au point de vue civil, la question se présente sous un autre aspect. Les ouvriers sont liés à leur patron par un contrat de travail, ou mieux un louage de services.

La grève a-t-elle pour effet de rompre ou simplement de suspendre ce contrat de travail ?

Si c'est une rupture, les ouvriers abandonnant brusquement leurs ateliers doivent payer à leur pa-

(1) Boissard. *Le droit de grève*.

tron une indemnité pour n'avoir point observé les délais légaux du congé ; et celui-ci n'est pas tenu de reprendre ensuite les mêmes ouvriers, il est délié de ses engagements ; et l'on raisonnera *a contrario* en cas d'un lock-out patronal.

Mais s'il s'agit d'une simple suspension, le contrat subsiste, la grève ne peut produire ces effets primordiaux ; bien plus, si un patron veut congédier l'un de ses ouvriers, c'est lui qui doit observer les règles du délai congé.

A ne considérer que les intentions des parties, il est bien certain que les grévistes ne cherchent nullement à abandonner définitivement leur patron ; puisque leur premier soin est toujours non pas de disparaître purement et simplement, mais, au contraire, d'engager des pourparlers avec la partie adverse, de discuter immédiatement les conditions de reprise du travail. On peut encore ajouter qu'il y a une très grande différence entre une action ou une inaction individuelle et une action ou une inaction collective.

Et M. Boissard déclare dans son ouvrage sur le Droit de grève « la grève est un fait de guerre ; elle doit être envisagée en elle-même comme un phénomène d'activité collective à propos duquel aucun élément de solution ne saurait être utilement cherché dans le Code civil ; lequel ne se rapporte qu'aux relations individuelles des hommes les uns avec les autres ; et c'est contre tout bon sens que la grève

après avoir été longtemps considérée comme matière de droit pénal, s'est vue, contrairement à la réalité vivante, traiter durant 45 ans comme matière de droit civil ».

Mais il faut reconnaître malgré ces théories hardies, que les tentatives de législateurs, telle que celle de M. Millerand pour légiférer sur le droit de grève sont demeurées vaines ; il n'a pu faire admettre son système majoritaire de grève obligatoire ou de travail obligatoire.

Notre législation qui a trait au droit collectif demeure à l'état embryonnaire, elle est née d'hier.

Aussi, dans l'état actuel des textes législatifs doit-on se conformer aux principes de notre jurisprudence et suivant le Code civil déclarer que la grève est bien une rupture du contrat de travail.

« Attendu, dit le fameux arrêt de la Cour de cassation du 15 mai 1907 que l'ouvrier qui se met en grève rend impossible par son fait volontaire, la continuation de l'exécution du contrat de travail, qui le liait à son patron, que cet acte s'il ne lui est pas interdit par la loi pénale, n'en constitue pas moins de sa part, quels que soient les motifs auxquels il a obéi, une rupture caractérisée dudit contrat et que les conséquences juridiques d'un fait de cette nature ne sauraient être modifiées par la circonstance que son auteur aurait entendu se réserver la faculté de re-

prendre ultérieurement à son gré, l'exécution de la convention par lui mise à néant. »

Le droit de grève se résout donc à l'absence de sanctions pénales ; il n'affranchit nullement l'ouvrier des conséquences juridiques de son contrat de travail.

Tels sont les principes généraux de notre droit civil.

Les grèves qui atteignent l'industrie maritime peuvent soulever d'autres problèmes spéciaux au droit commercial maritime.

Ainsi se présentent en cas de grève des dockers, ou même des marins qui refusent de décharger le navire la question de surestaries et contrestaries entre l'armateur propriétaire du navire et l'affrètement qui lui loue son bateau ou partie de son bateau pour un temps déterminé.

Ce temps comprend dans les usages maritimes la durée de la traversée, plus un nombre de jours fixes pour le déchargement, appelés jours de planche ou staries. Si le navire n'est pas déchargé dans le délai convenu l'affrètement doit à l'armateur des dommages-intérêts forfaitaires appelés surestaries.

Ces surestaries sont eux-mêmes limités dans leur durée ; après un second délai généralement fixé par la chartepartie ou les usages des lieux, les dommages-intérêts deviennent plus onéreux et sont alors appelés sur-surestaries ou contrestaries.

Sont-ils dus en cas de grève ? La grève constitue-t-elle un cas de force majeure exonérant le débiteur ? Non, disaient les Tribunaux de commerce de Marseille du 27 juin 1882 et du Havre du 15 décembre 1891. Mais depuis 1900 la jurisprudence s'est modifiée ; prétendant que les conditions du travail s'étaient désormais elles-mêmes modifiées (Marseille, 12 décembre 1900).

Entre les dockers chargés du déchargement du navire et les inscrits maritimes qui participent à la conduite du navire, se place une catégorie d'ouvriers, qui eux non plus ne se sont pas fait faute de se mettre en grève ; ce sont les agents du service général à bord : commissaires, économes, cuisiniers, maîtres d'hôtel, etc. ; ils sont dans la législation actuelle soumis à toutes les règles du droit commun en matière de grève. Leur situation n'a donc rien d'exceptionnel ; ils sont cependant aussi nécessaires à bord de nos grands paquebots que les marins.

Aussi les législations étrangères les soumettent-elles au même régime disciplinaire et pénal ; nous verrons que cette assimilation est également faite dans notre projet de Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Ayant ainsi procédé par élimination et examiné successivement les grèves dans la législation générale, d'abord au point de vue pénal, puis en droit

civil ; ayant envisagé les grèves possibles dans la navigation maritime, grèves de dockers, et grèves des agents du service général à bord, il nous reste à étudier les grèves d'inscrits maritimes.

Dans un chapitre préliminaire nous étudierons la condition militaire et la condition sociale des inscrits maritimes, les origines et les causes du Régime de l'inscription maritime.

CH. I — Le chapitre 1^{er} comprendra l'histoire des premiers syndicats maritimes, puis les grèves d'inscrits maritimes dont les principales sont :

1^o La grève de 1900, qui eut pour cause le refus des inscrits d'opérer le chargement des navires du Havre à la place des dockers en grève et se termina par le contrat du 21 août 1900, qui accordait aux inscrits de fortes augmentations de salaires ; les marins sont d'abord poursuivis et condamnés par les tribunaux maritimes à 15 jours de prison ; le gouvernement les gracie et ordonne d'arrêter toute autre poursuite ;

2^o La grève de 1902 occasionnée par des différends sur l'application de ce contrat ;

3^o Les grèves de 1904, appelées « grèves des capitaines ». A la suite de faits nombreux d'indiscipline à bord et de mise à l'index de certains capitaines, les officiers décident de ne plus embarquer d'abord en avril puis en août 1904 ;

4^o Grève de 1907 générale dans la corporation ;

capitaines et inscrits se mettent en grève pendant 3 jours pour obliger les pouvoirs publics à augmenter leurs pensions de demi-solde ;

5° Grève de 1909, occasionnée par la mise en application de la loi de 1907 relative à la réglementation du travail à bord ; elle se termine par l'arbitrage de M. le président Ditte accordant gain de cause aux inscrits grévistes ;

6° Grève de 1910, la raison invoquée est l'embarquement des indigènes à bord des navires de commerce ; pour la première fois, depuis 1900 les grévistes sont poursuivis et condamnés ;

7° Enfin grève de 1912, les inscrits réclament cette fois une augmentation de salaires ; les compagnies s'en tiennent à l'augmentation accordée un mois avant la grève ; un arbitrage est rendu en faveur de la Compagnie des messageries maritimes. Les inscrits en grève sont condamnés comme déserteurs.

Les marins pêcheurs se mettent aussi durant cette époque plusieurs fois en grève ; mais leur situation pénale ne peut se comparer à celle des marins du long cours et du cabotage ; il ne s'agit pas d'une rupture du contrat de travail ; mais d'un conflit entre producteurs et consommateurs, entre pêcheurs et fabricants de conserves de sardines.

CH. II. — Les inscrits peuvent-ils user du droit de se syndiquer ? Aucun texte de loi ne semble s'y

opposer ; mais seulement dans la mesure où le permet le Régime de l'inscription maritime.

CH. III. — Peuvent-ils se mettre en grève sans encourir de sanctions pénales ?

Il ne semble pas qu'ils puissent jouir du bénéfice des lois de 1864 et de 1884 ; ils sont régis au point de vue disciplinaire et pénal, par la loi du 24 mars 1852 et celle du 15 avril 1898. Les dispositions de ces textes paraissent incompatibles avec le droit de grève. Telles sont d'ailleurs les solutions admises par la jurisprudence ; à chaque fois que les marins grévistes ont été déférés devant les tribunaux maritimes.

CH. IV. — De tous temps les délits maritimes ont été punis par des lois spéciales, aussi loin qu'on remonte dans l'antiquité. Toutes les législations étrangères actuellement en vigueur sont aussi rigoureuses que la législation française ; il n'en est pas qui autorise la grève.

CH. V. — Le décret du 13 août 1791 supprima les tribunaux d'amirauté et empêcha la répression des délits maritimes ; mais après les guerres de l'Empire aussitôt que l'on voulut reconstituer notre flotte de commerce ; il parut nécessaire de rétablir la discipline à bord ; et les réclamations unanimes obligèrent le gouvernement à déposer des projets de loi qui aboutirent au décret du 24 mars 1852.

CH. VI. — Un projet de Code disciplinaire et pénal

de la marine marchande est aujourd'hui à l'étude ; il apporte à notre régime actuel de nombreuses modifications ; mais dans son remarquable rapport M. Atthalin constate l'impossibilité par le gouvernement de permettre les grèves d'inscrits maritimes.

ANNEXE. — Enfin en annexe il sera traité des privilèges des inscrits maritimes ; car il est de coutume habituelle de les énoncer à propos de grèves d'inscrits maritimes, et de les opposer aux charges résultant de la loi pénale.

A notre avis il est impossible d'établir ainsi une balance entre les avantages et les charges ; ils n'ont pas la même origine.

Les privilèges sont une compensation des charges militaires imposées par Colbert aux inscrits maritimes ; tandis que le régime disciplinaire et pénal est une conséquence des nécessités de la navigation commerciale. Il peut exister indépendamment de l'inscription maritime ; c'est d'ailleurs ce qui se produit dans les législations étrangères ; et de même si ce régime pouvait être aboli ; il n'en résulterait pas nécessairement la suppression de tous les privilèges.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

INSCRITS MARITIMES. — ORIGINE ET BUT DE L'INSCRIPTION
MARITIME. — LA LOI DU 24 DÉCEMBRE 1896.

L'inscrit maritime est *stricto sensu*, tout individu dont le nom figure sur les registres de la marine, qui est immatriculé, ou en un mot « inscrit ».

Cette définition énonce donc une simple formalité, habituelle dans toutes les professions et qui n'a, en général, que la valeur très relative d'une opération de statistique.

Mais en la circonstance, ce fait matériel prend une importance toute particulière ; il indique la condition militaire et la condition sociale d'un citoyen. L'inscrit maritime est celui qui se trouve soumis à un régime spécial : l'inscription maritime. Pour connaître l'inscrit il faut donc tout d'abord connaître cette institution, étudier les causes et les origines de cette législation.

Ainsi on pourra apprécier en même temps que l'im-

portance de ses effets, les avantages, les charges et les obligations qu'elle impose aux inscrits maritimes.

L'inscription maritime est la plus ancienne et peut être d'ailleurs par cette raison la plus attaquée de nos institutions, elle existe depuis plus de deux siècles et n'a depuis lors subi que des modifications de détail ; malgré les révolutions et les changements politiques, elle demeure encore aujourd'hui la charte de notre marine marchande et la base fondamentale de notre recrutement naval.

Si l'on veut en connaître les principes fondamentaux et pour ainsi dire le germe, il faut remonter à Richelieu.

Quand ce grand ministre voulut développer la puissance maritime de la France et accroître sa flotte militaire, il éprouva les plus grandes difficultés, faute de marins, à armer les vaisseaux de Sa Majesté. Et c'est alors, en l'année 1673, qu'il fit paraître ses deux ordonnances, l'une demandant qu'on fit un « état... des hommes faisant profession du métier de la mer... du nombre des navires... » et la seconde faisant « défense aux gens de mer de s'absenter et de servir hors du royaume ». C'était un premier essai pour régulariser les procédés antérieurement admis et là apparaît la première ébauche du système connu plus tard sous le nom d'inscription maritime.

Pendant longtemps les flottes de guerre n'existèrent pas et en conséquence les marins militaires étaient inutiles. Durant tout le xv^e siècle par exemple, on com-

battait sur des navires de commerce, manœuvrés par des matelots et dirigés par des officiers, qui ne prenaient aucune part au combat. On y faisait monter des gens de guerre : des arbalétriers ; les navires des puissances rivales s'abordaient et les troupes se livraient alors à un furieux combat corps à corps, comme si elles se fussent trouvées sur la terre ferme ; les vaincus étaient jetés à la mer. Quant aux capitaines des vaisseaux c'étaient le plus souvent des corsaires habitués à vivre de pillage et des prises sur l'ennemi.

Mais quand, en 1483, Charles VIII apparut au siège de Rapallo avec des navires armés de canons en fer, lançant des boulets en fer et engagea la bataille contre la flotte napolitaine avec ces nouveaux engins, on comprit qu'une véritable révolution venait de s'opérer ; les conditions du combat en mer étaient totalement modifiées. Dès le règne de Louis XII on construisit un navire de guerre : la caraque *La Charente* armée de 200 canons et montée par 1.200 hommes ; puis ce furent d'autres vaisseaux tels *La Couronne*. Richelieu donna un nouvel essor à notre flotte navale et voulut que la France passât au premier rang des puissances maritimes.

Mais il fallait équiper tous ces navires et c'est alors qu'on se heurta aux difficultés de recrutement.

Le système adopté à cette époque était « la Presse » ; il est violent et brutal, par là même irrégulier.

Il consiste, à la veille d'une guerre à fermer les ports

de commerce, enrôler de force tous les marins qui s'y trouvent et les obliger à embarquer sur les navires du Roi.

Les seuls marins ainsi recrutés sont donc ceux qui n'ont pu réussir à s'enfuir et à désertre, c'est-à-dire une minorité. Aussi au dire de M. de Vivonne (1) le tiers des équipages de Ruyter était composé de nos meilleurs marins.

On comprend dans ces conditions qu'un homme d'ordre comme Colbert, guidé d'ailleurs par son illustre prédécesseur, ait essayé de réagir contre des pratiques aussi arbitraires qu'inefficaces.

Après avoir tenté vainement d'attirer à la marine royale des hommes par l'appât de soldes élevées, il décida lui aussi de procéder à un recrutement exact des gens de mer. Mais au début il limita ses tentatives aux provinces du Poitou, Aunis et Saintonge et dans cette contrée divisa les navires en trois classes, qui devaient servir successivement sur les vaisseaux de Sa Majesté.

L'opération fut confiée à M. Colbert du Terron, conseiller d'Etat et intendant de la marine en Ponant, par ordonnance du 17 décembre 1665 qui portait que « revue serait faite en chacune des communautés, des villes et bourgs maritimes des 3 provinces, pour reconnaître et enrôler ceux qui seraient juges capables de servir dans la marine, à l'effet de quoi que tous les ports de ces

(1) *Revue Maritime*, 1887, t. IV, p. 36.

3 provinces demeureraient fermés de manière qu'il n'en pût sortir aucun vaisseau ni autre bâtiment jusqu'à ce que la revue eût été faite ».

Le succès de cet essai fut tel, nous dit Valin (1), que le roi par une autre ordonnance du 22 septembre 1668 déclara que son intention était que l'enrôlement des matelots fût pratiqué « dans toutes les villes et communautés des côtes maritimes du royaume, pour être ensuite les matelots partagés en trois classes, comme on l'avait fait depuis peu dans les gouvernements de la Rochelle, Brouage et Iles de Saintonge, pour servir une année sur les vaisseaux de Sa Majesté et les deux années suivantes sur les navires marchands, de façon que lesdites classes auraient à rouler et servir alternativement sur les vaisseaux de guerre et les vaisseaux marchands. »

Cette institution nouvelle ne fonctionna cependant pas sans difficultés ; car elle soumettait toute une catégorie d'individus au service militaire obligatoire ; c'était contraire aux habitudes de l'époque, et contraire aussi aux principes du recrutement de l'armée de terre, composée uniquement de mercenaires.

Aussi les ordonnances apparurent-elles nombreuses pour vaincre les résistances des marins ; tantôt augmentant la rigueur des peines et tantôt accordant aux inscrits des avantages compensatoires.

Des protestations s'élevaient particulièrement violentes

(1) *Comment. Ordon.*, p. 510.

de certaines provinces, surtout de Bretagne, de Provence et des ports du pays de Labourd ; des ordonnances de 1671 et de 1673 assimilent à des déserteurs les hommes qui refusent de toucher la demi-solde qui « se sont cachés et n'ont pas obéi aux ordres ».

Car depuis l'année 1669 on accordait aux marins du roi, pendant l'hiver, c'est-à-dire aux époques où ils ne pouvaient être embarqués une demi-solde ; c'est là l'origine d'un terme que nous rencontrons fréquemment : demi-solde et demi-soldiers.

« Néanmoins, ajoute Valin, un nouvel édit du mois d'août 1673, aplanit toutes les difficultés et l'enrôlement des matelots, avec leur division par classe, se trouva si avancé l'année suivante que le Roi, par son règlement général du 6 octobre 1674 n'eut plus besoin que d'ordonner dans l'article 1^{er} du titre II qu'il fût maintenu et continué (1). »

Mais Louis XIV fit plus pour la protection de nos marins ; il leur accorda un certain nombre de privilèges et créa la Caisse des invalides.

M. Cangardel nous raconte (2) que Colbert, ému de pitié à l'arrivée dans les ports du Nord des marins de la flotte de d'Estrées « proposa au roi de faire quelque établissement en leur faveur ». Et par un règlement royal du 23 septembre 1673 ; il fut décidé de créer deux hôpi-

(1) *Comment.*, p. 511 et 528.

(2) *Influence Inscript. Marit.*, p. 5.

taux militaires, l'un à Rochefort et l'autre à Toulon. Pour obtenir les ressources nécessaires, on opérait une retenue de 6 deniers par livre sur la solde des officiers et marins des « bâtiments de l'Etat ». Ces hôpitaux ne furent point construits et à titre de compensation l'ordonnance du 15 avril 1689 accorda des pensions de demi-soldes aux marins estropiés « au service du roi ». La Caisse des Invalides était fondée. Quelques années plus tard, l'édit de 1709 autorisa les marins du commerce à verser à cette caisse le denier par livre pour obtenir des avantages analogues. Par ailleurs cette caisse était alimentée par... des prises sur l'ennemi.

Ainsi se trouvait créée la première mutualité française.

Tout ce système fonctionna tant bien que mal sous Colbert et son fils Seignelay, quoiqu'en 1672 force fut de recourir au système de la presse. Mais il n'en alla pas de même dans la suite ; suivant l'expression employée par M. de Lanessan, dans un article du *Siècle* un « système d'autorité a besoin pour être appliqué d'hommes d'autorité ». A partir du ministère Pontchartrain, il devint inutile, les vaisseaux n'étaient plus armés. Et après la défaite de la Hougue, la France semble renoncer à sa suprématie sur mer. La « guerre maritime industrielle » avec ses exploits de corsaires rendait vain tout armement régulier.

Et ainsi nous arrivons à l'Ordonnance du 31 octobre 1784, due au maréchal de Castries, qui substitue à

l'ancien « Régime des Classes, le « Régime des Rôles ».

La levée des hommes par rôle individuel remplace la levée en masse par classes ; tel est encore le principe dominant de cette législation, avec la division des territoires maritimes en arrondissements, quartiers et syndicats.

La Révolution, qui bouleversa tout et modifia tous nos systèmes administratifs demeura longtemps hésitante en présence de cette organisation. Et après quelques changements contradictoires, finalement elle renforce et consolide l'institution et par la loi du 3 brumaire an IV lui donne le nom d' « Inscription Maritime », qu'elle a conservé depuis lors. Pour la durée des services militaires, les gens de mer sont divisés en célibataires, veufs, hommes mariés et pères de familles ; mais une loi de 1835 supprime ces diverses catégories, tout en conservant la limite d'âge de 50 ans, établie par la loi du 7 janvier 1791.

Quelques changements furent encore apportés à ces textes législatifs par la loi du 24 décembre 1896, qui régit encore toute la matière. Le système habilement organisé par Colbert subsiste donc dans ses grandes lignes comme dans ses principes ; l'inscrit maritime demeure soumis à un régime exceptionnel.

Mais si sa situation demeure toujours à peu près identique quant aux charges et aux avantages qui en découlent, il s'en faut, et de beaucoup, qu'elle se soit

maintenue en rapport avec la situation des autres citoyens.

Depuis la loi du 27 juillet 1872 tous les Français doivent le service militaire obligatoire ; aucun avantage ne peut naturellement leur être accordé en compensation ; aussi l'inscrit maritime soumis à un régime de faveur, à cause de cette obligation autrefois exceptionnelle, apparaît-il aujourd'hui comme un véritable privilégié. Le premier effet de la nouvelle loi militaire fut d'accroître dans des proportions considérables le nombre des inscrits maritimes et de favoriser la « navigation fictive ».

Découvrir tous ces faux marins, tel fut le but essentiel de la loi du 24 décembre 1896 ; elle permit immédiatement de rayer 14.000 inscrits, leur nombre passa de 143 à 129.000.

Cette loi définit donc l'inscrit maritime et indique toutes les conditions nécessaires et même indispensables pour appartenir à cette corporation. Son étude est donc le moyen le plus certain de connaître l'inscrit maritime.

Il faut, dit l'article premier pour être « compris dans l'inscription maritime » :

1° Etre « Français ou naturalisé Français » ;

2° « Exercer la navigation à titre professionnel » ; pour qu'il ne puisse exister de doutes sur l'étendue de cette restriction, la loi elle-même ajoute « c'est-à-dire comme moyen d'existence ». La loi du 20 juillet 1897 vient encore renforcer cette limitation en déclarant que le rôle d'équipage ne serait pas délivré aux embarcations

faisant soit de la navigation de plaisance, soit de l'exploitation industrielle.

Nous ne pouvons que déplorer, comme M. de Lanesan (1), que la loi ait cru devoir refuser ainsi le bénéfice de l'inscription maritime à tous les marins embarqués sur les bâtiments ou embarcations dont s'agit, qui pour la plupart réunissent « les conditions les plus convenables pour devenir de véritables hommes de mer ». D'autant plus, déclare-t-il, qu'en ce qui concerne les marins des navires de commerce, « on prive notre armée navale d'un certain nombre d'hommes, qui pourraient lui être d'autant plus utiles, qu'ils sont plus instruits que la masse de ceux de l'inscription maritime ». Mais d'après une circulaire du 23 janvier 1909, ces personnes « ne font pas le métier de marin et naviguent pour leur agrément » ;

3° Occuper « un emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'entretien des bâtiments ».

C'est cet article, qui permet de distinguer sur les navires, les inscrits maritimes, des agents du service général ;

4° « Exercer la navigation... soit sur la mer, soit dans les ports ou dans les rades, soit sur les étangs ou canaux salés, compris dans le domaine public maritime, soit dans les fleuves, rivières ou canaux jusqu'au point où remonte la marée et pour ceux où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent re-

(1) *Siècle*, 13 juillet 1907.

monter » ; cet article est assez explicite et se passe de tout commentaire.

Tous les individus remplissant ces conditions nous dit la loi « sont inscrits et les mouvements de leur navigation sont suivis sur des matricules tenus dans les bureaux de l'inscription maritime du littoral » (art. 2).

Ainsi s'établit un contrôle rigoureux de tous les actes de l'inscrit ; durant toute sa vie, il est soumis à une véritable tutelle administrative et considéré comme militaire.

« Les inscrits maritimes, dit l'art. 9, sont divisés en 3 catégories : inscrits provisoires, inscrits définitifs, inscrits hors de service. »

D'après l'art. 10, « celui qui commence à naviguer dans les conditions prévues à l'article 1^{er}, doit se présenter devant le Chef du service de l'inscription maritime ». Il peut, dès l'âge de 13 ans, s'il a rempli certaines obligations scolaires et s'est fait autoriser par ses parents, être porté comme inscrit provisoire. A 18 ans, s'il a accompli 18 mois de navigation il est inscrit définitif et enfin à 50 ans s'il a navigué 300 mois, inscrit hors service, ce qui lui permet alors de toucher une pension sur la Caisse des Invalides.

Les inscrits sont donc continuellement à la disposition de la Marine. La loi elle-même le déclare dans son article 5 : « La durée de l'assujettissement militaire des inscrits s'étend de l'âge de 18 ans à celui de 50 ans. » Toutefois, leur appel avant l'âge de 20 ans ne peut avoir

lieu qu'en temps de guerre et en vertu d'un décret. »

A l'âge de 20 ans ils sont incorporés dans les équipages de la flotte pour une « période obligatoire, qui se subdivise en : une durée de service actif, qui est de cinq ans et une durée de disponibilité, qui est de 2 ans, (art. 23) ».

En pratique, ils ne font guère plus de 46 mois de service et ne sont plus appelés pour leurs deux périodes d'exercices de 4 semaines chacune, depuis une circulaire du 5 décembre 1904.

La profession d'inscrits est libre, dit-on parfois, nous venons de voir dans quelle mesure. Et s'il est des conditions pour entrer dans cette corporation, il en est d'autres pour l'abandonner.

Sans doute, d'après l'art. 14 l'inscrit provisoire peut toujours se faire rayer des matricules de la marine dès qu'il cesse de naviguer. Mais l'inscrit définitif ne jouit de ce droit que dans une mesure restreinte ; s'il veut, « quel que soit son âge renoncer à la navigation, il sera rayé de l'inscription maritime, un an après le jour où il aura déclaré y renoncer » (art. 15). En revanche « tout individu inscrit soit à titre provisoire, soit à titre définitif, qui hors d'un cas de force majeure, restera trois années sans naviguer, sera rayé d'office des matricules de l'inscription maritime » (art. 15).

Nous n'avons pas à examiner la situation spéciale de l'inscrit durant son service dans les équipages de la flotte.

L'historique de l'inscription maritime nous a montré son but. L'étude des articles préliminaires de la loi de 1896 nous a indiqué ce qu'était l'inscrit d'une manière plus claire et plus précise que ne l'eût fait une définition quelconque.

Ses obligations sont surtout militaires ; ses charges sont peut-être moins exceptionnelles qu'autrefois, puisque tous les citoyens ont également des charges militaires mais son service obligatoire est encore de durée plus longue.

L'inscrit jouit de privilèges nombreux, dont un seul fut accidentellement mentionné : la pension de demi-solde ; ils sont souvent invoqués à propos des grèves, aussi ne les examinerons-nous que dans la partie critique de notre sujet.

Il nous reste à rechercher les raisons qui font encore placer l'inscrit sous un régime particulier au point de vue disciplinaire et pénal dans la marine marchande.

HISTORIQUE

LES PREMIERS SYNDICATS D'INSCRITS MARITIMES

Les Grèves d'inscrits maritimes furent longtemps en France absolument ignorées.

Les inscrits étaient, suivant l'expression de Pontchartrain considérés « comme militaires ». Des grèves dans ces conditions semblaient inconcevables, elles étaient même impossibles. On eut compris difficilement que des militaires se livrent à de telles manifestations, ils ne pouvaient prétendre user de ce droit et leur acte dès lors aurait constitué une rébellion. D'ailleurs, les inscrits semblaient de par leur situation et leur existence même peu enclins à suivre les entraînements de la classe ouvrière. Leurs séjours à terre ne sont, en général, ni longs ni fréquents et il ne paraissait pas qu'ils puissent jamais devenir de bons adeptes pour les syndicats, ni des habitués fervents des réunions publiques. Quand des marins arrivent au port les uns se distraient dans les cabarets, tandis que d'autres s'empressent de rejoindre leurs

familles pour jouir d'un repos bien mérité ; il ne leur reste donc que peu de loisirs à consacrer au syndicat et à la politique. D'autre part, leurs habitudes de discipline rigoureuse sont contraires aux idées de liberté et d'indépendance but essentiel que recherchent ces organisations corporatives.

Aussi, jusqu'à ces dernières années les syndicats d'inscrits ne réussirent que péniblement à se constituer et le nombre de leurs adhérents était toujours des plus restreints.

En 1870 se fonda néanmoins à Marseille une « Chambre syndicale des matelots Français », groupement peu influent et peu nombreux. Son action consistait à lancer des proclamations, dont le style emphatique et déclamatoire réussit mal à cacher la faiblesse du mouvement (1).

« C'est au peuple souverain de France que nous nous adressons, déclarait son « Appel », ne voulant avoir que lui pour juge de nos différends avec ceux que la discipline nous désigne comme nos supérieurs. »

Puis il ajoutait : « Au nom de la liberté, de la raison et de la justice : Puisque tous les hommes sont égaux devant la loi ; puisque chaque classe de la société a pour devoir principal l'émancipation qui dérive de l'instruction et de la libre pratique des droits civiques et sociaux... » Suivaient les revendications, que nous re-

(1) *Mouvement socialiste*, sept. 1909.

trouverons sans cesse formulées avant chaque mouvement gréviste :

1° Révision de la loi sur l'inscription maritime, mais « l'inscription maritime doit être maintenue » ;

2° Suppression du décret-loi du 24 mars 1852 ;

3° Présence d'un délégué syndical à bord « pour vérifier les faits et gestes du capitaine et de l'armateur à l'égard des équipages » ;

4° Suppression des peines corporelles et retenues de solde ;

5° Abolition des tribunaux commerciaux maritimes ;

6° Fixation des heures de repos des matelots « tant en mer qu'à terre, sauf le cas de force majeure » ;

7° Réglementation de la caisse des invalides et contrôle « confié à des agents désignés par le suffrage des matelots » ;

8° Retraite proportionnelle après vingt ans d'inscription ;

9° Réduction du service de l'inscrit : 3 ans de présence sous les drapeaux, 3 ans de congé provisoire et ensuite « congé définitif sans qu'aucun décret puisse l'enlever à ses travaux ».

Ces prétentions semblent très exagérées et déjà très hardies, si l'on considère l'époque où elles furent formulées ; mais il est bon d'ajouter que l'expression déclamatoire de cet appel le fait apparaître comme la manifestation bruyante et vaine d'espérances illusoires, beaucoup plus qu'il ne montre des revendications pré-

cises appuyées sur la force d'une organisation puissante.

Aussi, nous dit M. Max Parker, « l'appel de la chambre syndicale resta sans réponse et le mouvement ouvrier ne s'accrut guère que vers 1890 ».

En 1892 on ne comptait en France que 42 syndicats maritimes, mais en outre une trentaine en formation. C'est à cette époque que se constitue à Dunkerque un syndicat avec pour chefs, M. le capitaine Clément Dupon et le Docteur Lancry. Les paroles prononcées à cette époque par les fondateurs, nous montrent quel était alors l'esprit de modération et de bon sens des milieux maritimes.

« La cause de vos succès, disait le Dr Lancry aux marins syndiqués, c'est que vous êtes d'honnêtes gens, qui ne demandez que des choses justes et équitables. » Recherchant ce que doivent être ces syndicats, il leur assigne un but moral et social en même temps qu'économique : « ils éviteront aux deux grands éléments de la richesse nationale : le capital et le travail, les heurts violents qui se produisent quelquefois au détriment de la prospérité générale ». L'historique nous indiquera comment ces conseils furent plus tard suivis. Dans cette même séance, le capitaine Dupon, président du syndicat, après avoir enregistré les résultats obtenus dans les six premiers mois : fondation d'un sailor's home, d'une caisse de secours, admission à l'hospice de tout marin blessé ou malade et indiqué que son plus grand désir était de faire du syndicat une œuvre de bienfaisance, une véritable

société de secours mutuels, déclare que son « syndicat n'a qu'un seul but : l'amélioration du sort des inscrits maritimes et n'a pas celui de demander de nouvelles charges aux armateurs ». Ces conseils de sagesse ne furent pas longtemps suivis. Les chefs de syndicats allaient bientôt déclarer la guerre à l'armement et bientôt on assistera à des Congrès, que leurs tendances révolutionnaires font appeler « Congrès rouges ».

LES GRÈVES D'INSCRITS MARITIMES DE 1900 A 1912

1° *Grève de 1900.*

C'est au mois d'août 1900 qu'éclata d'abord au Havre, puis dans les autres ports français, notamment à Rouen, Dieppe, Dunkerque, Marseille, la première grève d'inscrits maritimes.

Les charbonniers du Havre étaient en grève depuis déjà quelques jours et le transatlantique *La Bretagne* empêché de faire du charbon ne pouvait en conséquence effectuer son départ pour New-York.

C'est alors que le capitaine usant de ses pouvoirs disciplinaires voulut obliger son équipage à manipuler le charbon nécessaire au paquebot. Son personnel refusa : ce fut plus qu'une surprise : de la stupéfaction ; des hommes soumis à un régime des plus stricts et des plus sévères assujettis à une discipline quasi-militaire opposaient collectivement un refus d'obéissance.

Leur geste parut tout d'abord un acte irréfléchi et spontané, une manifestation brusque de mauvaise humeur ou de colère.

« Ça n'a pas d'importance, disaient quelques capitaines de navire ; les marins vont tirer une bordée et demain ils rentreront à bord tout penauds, demandant humblement qu'on veuille bien leur pardonner (1). »

Mais bientôt il fallut se rendre à l'évidence ; car dès le lendemain tous ces marins étaient à la bourse du travail, sous la conduite du citoyen Laville ; ils proclamaient la grève et invitaient les juges de paix à convoquer leurs armateurs.

Quant au gouvernement son attitude fut hésitante ou plutôt indécise ; après avoir fait poursuivre les inscrits en grève et réunir le tribunal maritime, qui les condamna à 15 jours de prison, il les gracia au bout de deux jours.

Le résultat ne se fit point attendre, le mouvement s'étendit à tous les autres ports et arrêta partout en France la navigation commerciale.

A Marseille un incident encore plus regrettable faillit se produire, le bateau le *Polynésien* devant transporter nos troupes en Chine se trouvait immobilisé ; il fallut en hâte y embarquer les marins de l'Etat.

Quant aux armateurs ils se trouvaient désarmés et n'ayant jamais prévu un pareil mouvement, ils n'avaient point encore songé à se grouper comme les Anglais

(1) P. R., 26 déc. 1900, Jennequin.

dans une « Shiffing Federation ». Aux forces collectives des salariés, ils ne pouvaient opposer que leurs efforts individuels ; aucune entente, aucune cohésion n'existaient entre eux. S'ils s'étaient parfois rencontrés c'était toujours sur le terrain économique ; en lutte les uns contre les autres, se faisant une concurrence mutuelle.

Les inscrits avaient la partie belle ou plutôt gagnée à l'avance ; après onze jours de lutte les employeurs furent contraints d'accepter toutes leurs revendications.

Ce fut le contrat du 21 août 1900 qu'on appelle pompeusement encore « l'Affiche Rouge ».

Les salaires furent augmentés dans une forte proportion ; les matelots touchaient désormais 83 francs par mois et les chauffeurs 100 francs ; les heures supplémentaires étaient portées à 0 fr. 40 et 0 fr. 50 et toujours payées en dehors des quarts et des services nettement spécifiés, les heures de travail et de quart étaient également déterminées.

« Mais les inscrits maritimes, y est-il dit, ne peuvent se refuser à exécuter les ordres qui leur seront donnés. »

Nous pouvons néanmoins nous réjouir de cette déclaration, quoiqu'elle n'ait que la valeur d'une manifestation de principe.

Telle fut la première grève de cette corporation ; mais ce succès facile montrait l'horizon bien obscur, lourd de menaces.

Aussi M. Colin (1) se montre-t-il bon prophète, mais

(1) Colin. *Navig. Com.* au 19^e s., p. 47.

prophète de malheur quand il écrit : « Bien que terminée d'une manière relativement satisfaisante, la grève n'en a pas moins laissé des ferments incurables de mécontentement. Encouragés par le succès, les organisations ouvrières ne feront, la chose est à prévoir, qu'aggraver encore dans l'avenir leurs revendications. »

En effet, dès l'année 1901, six mois après ces événements, nous assistons encore à Marseille à une grève des dockers. Ces inscrits maritimes proposent dans une réunion publique de se joindre encore au mouvement ; on leur répond que ce serait faire le jeu des armateurs dont le budget va être lourdement grevé par l'impossibilité de décharger leurs bateaux ; et si les patrons forts de leur engagement veulent les obliger à faire le travail des ouvriers des quais riposte-t-on ? « Nous vous empêcherons, crie l'assemblée d'une seule voix. » (*Petit Provençal*, 28 février 1901).

Néanmoins, l'union syndicale des marins du commerce adresse un appel aux inscrits maritimes : « Forts de votre droit, dit cet appel, jettetez-vous une fois de plus votre gant au visage des directeurs de compagnies de navigation, en foulant aux pieds leurs conventions aussi mensongères que maudites?... » (*Musée social*, 1901, p. 218). Le 2 mars 1901, 300 inscrits déclarent la grève et veulent obliger les marins à abandonner les bateaux en partance. M. Quilici qui les dirige est arrêté. D'autre part, M. l'amiral Besson refuse d'intervenir en leur faveur près des armateurs ; se contentant de ré-

pondre que la dernière convention avait été écrite presque sous la dictée des grévistes ; qu'on ne pouvait renouveler les contrats tous les six mois sans ruiner tous les calculs sur lesquels sont basées toutes les opérations commerciales.

Les inscrits maritimes voyant qu'un mouvement aussi inopportun et impopulaire n'avait guère de chances de succès se décident alors à reprendre le travail ; laissant seuls les dockers en lutte contre le patronat.

2° Grève de 1902.

Mais ce mouvement n'était qu'ajourné, en novembre 1902 les inscrits abandonnent encore leurs navires ; et cependant au Congrès de Martigues de septembre 1902 la question de la grève n'avait guère été envisagée ; le capitaine Dupon de (Bordeaux) semblant animé des meilleurs sentiments de modération avait parlé aux marins le langage du bon sens et de la raison.

« Je crois, disait-il, que les inscrits doivent se pénétrer de cette idée, que dans le moment de crise que subit la marine marchande, il est de leur intérêt de ne pas créer aux compagnies et aux armateurs de nouvelles difficultés, en demandant des avantages qu'on ne peut pas leur accorder dans les circonstances actuelles. » Puis il constatait que lors de la catastrophe de Saint-Pierre il n'y avait sur rade que des navires italiens et qu'enfin nous « venions de recevoir à Bordeaux la pre-

mière cargaison de riz de Saïgon sous pavillon français après quarante ans!!!... de possession de cette magnifique contrée (1). »

Telles étaient les paroles prononcées en réunions officielles; mais en était-il de même dans les réunions officieuses?

Malgré cet appel à la prudence les inscrits de Marseille dressent un cahier de revendications et pour le faire adopter organisent un referendum. Peu d'inscrits y répondent; mais la plupart de ces derniers adoptent tout naturellement les modifications avantageuses. Ce n'était que la manifestation d'un vœu; les chefs du mouvement en profitent pour déclarer la grève.

Le contrat du 21 août 1900 ainsi déchiré par les marins, les armateurs, eux aussi, décident alors de dresser d'autres conditions d'embarquement à la date du 4 décembre 1902.

Les inscrits sentant leur cause mauvaise crient alors à l'inobservation par les armateurs du contrat signé par eux deux années auparavant. Mais pour leur montrer leur désir d'entente les armateurs leur permettent l'option entre les formules du 21 août 1900 et celles du 4 décembre 1902.

Ceci se passait à la date du 10 décembre 1902; le conflit cependant n'étant point terminé, l'administration de la marine, qui n'avait exercé aucune poursuite contre

(1) *Rev. polit. et parlam.*, 10 janvier 03.

les marins déserteurs, propose l'arbitrage de l'amiral Rouvier au comité exécutif de la grève qui le refuse, comme le refuse aussi ultérieurement le syndicat Marseillais de la marine marchande « considérant que le contrat librement accepté par l'équipage devant le commissaire de l'inscription maritime, oblige les deux parties et que les difficultés, qui surgiraient et qu'on ne saurait définir à l'avance, pourront toujours être résolues conformément au droit commun...

... Que nos lois elles-mêmes exigent tous les jours l'intervention des tribunaux dont le mandat est précisément de les interpréter dans leur application à des circonstances infiniment variées ; sans s'arrêter d'ailleurs à l'incertitude qui règne quant à la possibilité pratique de faire exécuter une sentence arbitrale, alors que en la circonstance la loi elle-même ne l'est pas... »

Ainsi les armateurs marseillais par cette lettre signée de leur président M. Gouin, déclarent qu'il n'y a pas lieu de recourir à l'arbitrage.

Les inscrits à bout de ressources et sentant leur cause perdue se décident donc le 17 décembre 1902 à voter la reprise du travail : « confiants en la promesse du gouvernement qu'un projet de loi réglant les effectifs et fixant la réglementation du travail à bord serait sous peu voté par le parlement. »

Ainsi mécontents ils reprennent le travail, laissant planer une dernière menace ; confiants dans la faiblesse d'un gouvernement, qui refusait de poursuivre les dé-

serteurs. D'ailleurs, quelques mois auparavant, l'équipage du *Touareg* s'étant mutiné à bord au départ de Marseille, la gendarmerie au Frioul le fit débarquer mais reçut l'ordre de le relâcher sans qu'aucune poursuite n'ait été exercée contre lui.

Ces quelques grèves rapides ne devaient être qu'un avertissement : une escarmouche avant la bataille. Les délinquants au lieu d'être punis se sentaient, au contraire, soutenus par les pouvoirs publics. M. Pelletan, ministre de la marine, s'attachait à détruire toute discipline à bord du navire de commerce déclarant (1) que : « l'inscrit maritime traîne toute sa vie comme un débris de la discipline militaire au profit d'exploitations privées, qui n'ont aucun droit à un tel privilège ».

D'ailleurs, voulant « donner la suprématie au pouvoir civil sur le pouvoir militaire » et « arracher les inscrits au régime militaire qui pesait sur eux », il remplaçait par décret du 7 octobre 1902 les « commissaires de la marine » par des « administrateurs de l'inscription maritime », malgré l'avis des membres de la commission ; « désormais, disait M. Chautemps, on fait administrer des marins et juger des procès maritimes procès très complexes et très spéciaux, par des fonctionnaires tout à fait étrangers aux choses de la mer (2) » et le rapporteur, M. Honoré Leygue ajoutait :

(1) *J. O.*, 7 février 1903, p. 502. Ch. des Députés.

(2) » » p. 514.

« Les administrateurs ne seront plus soumis, comme l'étaient autrefois les commissaires, à un apprentissage de la mer, à ce stage véritablement pratique. Le stage sur les bâtiments de la flotte et les licenciés en droit, es-sciences, ou es-lettres, les ingénieurs des arts et manufactures, et les anciens élèves de l'école polytechnique, après une année de stage dans les bureaux et une année de présence aux cours de l'école d'administration de Brest pourront être chargés à 27 ans de la direction d'un quartier d'inscription sans avoir navigué un seul jour. »

Mais peu importe périsse la marine marchande, périsse la discipline à bord, cette réforme est motivée par des raisons morales, par des considérations d'ordre supérieur : « l'intérêt d'un certain patronat est d'avoir des ouvriers soumis à une discipline militaire ; c'est pourquoi la mesure que j'ai prise, dit le Ministre, a un caractère démocratique et républicain. »

Les inscrits au début « protestent au Congrès de Martigues contre le projet de les remettre entre les mains de gens ignorant le caractère, les mœurs, le genre de vie tout spécial des gens de mer dont ils ignorent même le langage technique, ce qui pourrait obliger le ministre à leur adjoindre à chacun un interprète ».

Mais les inscrits révolutionnaires touchés de la mansuétude d'un tel ministre, s'empressent de faire connaître par l'organe de M. Carnaud, député socialiste de la ville de Marseille « qu'ils approuvent hautement les réformes accomplies. »

Là ne s'arrêtent pas les efforts de M. Pelletan ; ayant supprimé le corps des commissaires de la marine, parce qu'il les trouvait trop militaires, ayant refusé de poursuivre des marins en lutte ouverte contre la loi ; il déclare dans la séance de la Chambre du 6 février 1903, parlant de règlements alors en vigueur : « qu'il ne veut pas du rétablissement d'un vieux droit barbare » et « qu'il est temps de porter dans cette broussaille inextricable de règlements la lumière et la hâche (1) ».

Qui pourra s'étonner dans de telles conditions que les inscrits s'insurgent contre la loi et se trouvent dans un état de perpétuelle révolte ; ils se savent approuvés et soutenus par les pouvoirs publics.

A de telles paroles la réponse ne se fait point attendre ; l'autorité des capitaines à bord des navires de commerce est partout méconnue, les contrats sont foulés aux pieds.

Quant aux armateurs, se sentant attaqués de tous côtés et ne pouvant même plus obtenir le respect de leurs engagements, ils ne voient d'autres remèdes que dans leurs efforts personnels et se décident enfin en 1903 à suivre l'exemple des armateurs anglais ; à former à Paris une union syndicale qu'ils nomment « le Comité Central des Armateurs de France ».

Mais la lutte ainsi engagée depuis 1900 et ainsi encouragée par le gouvernement bien loin de s'atténuer prend tout naturellement un caractère aigu.

Le capitaine n'est plus suivant l'adage ancien « maître

(1) J. O., Ch. Dép. 7 février 1903, p. 502.

à bord après Dieu », c'est le syndicat ou plutôt le délégué syndical, qui entend imposer au capitaine ses décisions ; et exiger de lui obéissance absolue ; il faut se soumettre ou se démettre. Ces inscrits ont trouvé des moyens d'action beaucoup plus efficaces que la grève : c'est la mise à l'index tantôt d'un officier, tantôt d'une compagnie. La navigation dans ces conditions devient impossible.

3° Grèves de 1904.

Au mois d'août 1903 s'était tenu à Douarnenez le XI^e congrès d'inscrits maritimes ; plus connu sous le nom de Congrès Rouge, qui en indique les tendances révolutionnaires.

« Nous devons, disait l'appel lancé par le Bureau de la Fédération, forcer l'indifférence des pouvoirs publics et imposer par tous les moyens en notre pouvoir la réalisation de nos revendications. »

« Il faut que l'on sache, disait Rivelli, que nous sommes des hommes décidés et courageux ; pour défendre nos droits et nos intérêts le seul moyen efficace est : l'arrêt général sur toutes les côtes de France de la production des travailleurs de la mer. » Et il obtenait de l'Assemblée mandat d'organiser et de préparer la grève générale.

Le Ministre regrettant sans doute de ne pouvoir applaudir à un tel programme délégua M. Tissier, son chef

de cabinet, qui après avoir déclaré que M. Pelletan aurait à lutter contre les capitalistes et les financiers flétrit encore les décrets de 1852 œuvre du « Bandit de décembre » ; c'est ainsi qu'il parla de la législation toujours en vigueur, puis il « critiqua l'existence et le rôle de la gendarmerie maritime » nous apprend le compte rendu officiel des travaux du Congrès.

La réponse ne se fit point attendre. Dès 1903 et surtout en 1904 les équipages se montrent en état de perpétuelle révolte.

Dans cette seule année, M. Thierry cite, dans son interpellation 12 cas d'insubordination ou plutôt de rébellion à bord des navires de commerce ; car tous ces faits résultent d'un plan concerté des équipages ; M. Sayous, dans son livre sur les grèves de Marseille, ajoute encore d'autres cas à cette liste déjà trop longue. Nous n'avons pas ici l'intention de tous les énumérer ; il nous suffira d'indiquer les faits les plus latents et les plus notoires pour montrer quelle était à cette époque l'état d'esprit des inscrits et dans quelles conditions éclatèrent ces déplorables grèves de 1904.

Ainsi dans la nuit du 6 novembre 1903, le navire *Emir* se trouvant par gros temps en rade de Melilla, les hommes de quart au lieu d'assurer leur service allèrent se coucher, peu soucieux de la sécurité du navire et encore moins des ordres de leur capitaine. Le capitaine du bord demande le débarquement de ces quatre hommes, d'une bordée de quart. Mais le syndicat des inscrits intervient

et pour punir le capitaine d'une telle audace exige sa mise à pied pendant 15 jours. Telle fut dans cette affaire l'unique sanction.

Au mois de janvier 1904 deux matelots ivres du vapeur *Amphion* se blessent à terre ; ils sont soignés et rapatriés par les soins de la Compagnie. Le capitaine Castagnoni émet la prétention de ne pas les reprendre dans la composition de son nouvel équipage. Mal lui en prend, car le syndicat déclare sa mise à l'index et oblige la Compagnie à le congédier après 7 années de bons et loyaux services.

A bord du *Magali*, M. Bosc chef mécanicien est accusé d'avoir prononcé des paroles offensantes à l'égard de M. Rivelli secrétaire du syndicat ; non satisfait d'une lettre d'excuse, on oblige à le débarquer ; le second du même bateau qui avait demandé la punition du premier chauffeur pour insulte grossière subit le même sort.

Le 1^{er} avril, M. Angeli, capitaine du navire *Abd El Kader* aurait, paraît-il, brutalisé le maître d'équipage. Pour contrôler ces affirmations les parties décident d'un commun accord de se soumettre à l'arbitrage de M. Leflambe, administrateur de la marine. Il conclut que la plainte n'était nullement fondée et que bien au contraire c'était le maître d'équipage qui avait fait preuve d'insuffisance dans son service et s'était adonné à la boisson.

Pour manifester contre cette sentence, sur l'injonction du syndicat des inscrits, les navires *Abd El Kader*,

Ville de Barcelone, Général Chanzy et *Ville d'Oran* sont abandonnés par leurs équipages. Afin de terminer le conflit M. Angeli lui-même demande son débarquement.

Quand un chef mécanicien ordonne à des hommes d'allumer des feux (aff. duc de Bragance 11 avril) on lui répond que le secrétaire du syndicat en a décidé autrement. On voit d'autre part l'équipage décider que le cuisinier doit être débarqué et le capitaine, quoique d'avis contraire, doit céder (Félix Touache 24 mars 1904). Sur l'*Isaac Pereire* le syndicat somme l'acconier d'enlever des futs placés sur le pont ; il doit s'y soumettre, car telle était la décision d'une commission mixte composée d'ouvriers des ports et d'inscrits maritimes. Il en fut de même sur l'*Insulaire* ; car cette question des pontées, ainsi réglée ne comportait qu'une exception ; c'était par les matières inflammables.

Il est impossible d'énumérer ici tous les faits d'indiscipline, ils sont trop nombreux. A ces actes d'ailleurs se joignaient les menaces aux armateurs et dans le numéro du 5 avril 1904 de l'*Indépendant Maritime* on peut lire par exemple : « Le syndicat élément primordial d'entente et de solidarité, vous mettra, M. Fabre (1), les poussettes avec l'aide surtout des marins que vous acceptez comme employés. » Et le 23 avril ce journal ajoutait : « Nous combattrons sans merci contre les lois et contre les officiers. »

(1) M. Fabre, est directeur d'une C^{ie} de navigation de Marseille.

Il n'est évidemment plus question de discipline militaire, M. Pelletan peut être satisfait. Cette situation ne peut se qualifier que d'un mot ; c'est de l'anarchie. L'autorité, les lois, les règlements semblent totalement ignorés.

C'est la tyrannie irresponsable qui s'organise. L'officier est menacé, mis en quarantaine par ceux qui se sont engagés à lui obéir, par ceux dont il répond devant le tribunal maritime au point de vue nautique, devant l'armateur au point de vue commercial. L'officier ne peut pas dans ces conditions exercer le commandement qui lui est confié.

Une seule ressource subsiste ; celle de débarquer parce que son devoir professionnel devient impossible ; parce que le contrat synallagmatique, qu'il a consenti et dont l'Etat est garant n'est plus respecté. La loi lui confère le choix de l'équipage ; aujourd'hui c'est l'équipage qui prétend choisir son capitaine.

C'est dans ces conditions que le 22 avril 1904 les capitaines au long cours décident ainsi que les capitaines au cabotage et les mécaniciens diplômés de se mettre en grève.

Voici quelles sont leurs revendications : ils demandent tout simplement le respect de la loi :

1° Le capitaine a seul qualité pour composer son équipage ;

2° Les litiges disciplinaires entre Etats majors et équipages seront soumis dans les 24 heures du fait accompli

au capitaine qui les solutionnera ou les transmettra à l'autorité maritime (Décret 24 mars 1852) ;

3^o MM. Castagnoni, Lalande et Bosc, débarqués sur la demande des syndicats des inscrits et des dockers seront réintégrés dans leurs fonctions sur leurs navires respectifs.

Le gouvernement prétend alors que cette grève est suscitée par les armateurs. Que les armateurs l'aient approuvée ou non peu nous importe ; les quelques faits cités suffisent à l'expliquer et il paraît en tous cas naturel que les capitaines aient trouvé contraire à leur dignité d'hommes et à leur dignité professionnelle de naviguer dans des conditions pareilles.

D'arbitrage, il ne pouvait y en avoir ; puisqu'on réclamait simplement le respect de la loi ; on avait eu la faiblesse de l'accorder une première fois ; il n'avait pas été suivi et ne pouvait l'être par des gens de mauvaise foi. Aussi l'arbitrage de M. Combes, proposé par M. Fa-min est-il repoussé ; les capitaines « s'en tenaient aux dispositions de la loi en vigueur ».

Le directeur des postes propose aux Compagnies postales de leur donner des officiers de marine ; elles y mettent comme condition que « l'Etat s'engageât par écrit à couvrir les compagnies de toutes les avaries pouvant survenir aux navires, aux marchandises, aux passagers ; les officiers de marine n'étant pas choisis par les armateurs ».

Quant aux capitaines au long cours des autres ports, ils se solidarisent entièrement avec ceux de Marseille et dé-

clarent que s'ils sont remplacés par des officiers de l'Etat la grève générale de la corporation sera décrétée.

A la date du 17 mai tous ces incidents s'étant aplanis, les capitaines réintégrèrent leur bord ; ils faisaient ainsi preuve d'un esprit de conciliation qu'on doit reconnaître et louer ; mais ils cédaient trop vite, l'état de choses antérieur allait bientôt réapparaître, aussi intenable qu'auparavant.

Le port de Marseille continue à vivre dans un état anarchique ; puisque une liste dressée par les soins de la « Société de la défense du Commerce de Marseille » constate du 1^{er} janvier au 1^{er} septembre 1904, 115 interruptions de travail et 82 du 17 mai au 21 août, c'est-à-dire dans l'intervalle des deux grèves.

Partout les dockers se chargent de venger les inscrits, et se mettant en grève empêchent le chargement des navires et interrompent toute navigation ; ainsi les voyons-nous en grève non seulement à Marseille, mais aussi à Saint-Raphaël, Lorient, Alger, Cherbourg, Port-Vendres etc.

Et les inscrits toujours impunis se révoltent à l'étranger aussi bien qu'en France ; c'est par exemple à Iquique sur *la Banche* : le second mis aux arrêts excite l'équipage, qui refuse d'appareiller. C'est à Hull que 3 matelots de l'*Emilie Galline*, en bordée, et contraints par ce fait même de payer leurs remplaçants coupent les drisses des huniers et des perroquets pour manifester leur mécontentement ; l'administrateur de la

marine après un simple interrogatoire des matelots invite les armateurs à leur payer intégralement les salaires.

A bord du *Général de Sonis* à Sidney, deux matelots ivres insultent et frappent le second capitaine qui doit employer la force pour réduire les rebelles à l'impuissance; ces derniers malgré la défense du capitaine, quittent le bord pour aller porter plainte au Consul. Le Consul déclare qu'un officier même violent ne doit jamais répondre par la force. Puis il oblige le capitaine à sortir de son cabinet et déclare aux matelots que le second serait puni. Finalement l'un des hommes est puni de 3 jours de prison, l'autre doit simplement faire des excuses. Devant la gravité de ces faits tous les capitaines des bateaux français présents à Sydney joignent leurs protestations à celle du capitaine Hemet.

Et nous pourrions citer encore des faits d'indiscipline, par exemple, à Hobert-Town sur le Voilier *Pierre Antoine* sur le *Général de Boisdeffré* et le *Molière*; à San Francisco sur la *Jeanne Cordonnis*; à Cardiff et Nouméa à bord du *Gael*, *La Fontaine*, *La Loire*, *La Jacqueline*; c'est partout la révolte, partout l'indiscipline des marins assurés de l'impunité.

Mais toujours à Marseille le syndicat exerce sa puissance, sa tyrannie; M. Rivelli menace « d'étriller vigoureusement le muscadin à particule, l'agressé pour rire M. de Bellegarde » (1). C'est ainsi désormais que les inscrits désignent leurs supérieurs et ces attaques figurent

(1) *L'Indépendant Maritime*, 5 Juillet 1904.

quotidiennement dans leurs journaux de leur corporation.

M. Dapelo, commandant du paquebot *La Ville de Madrid* un des navires qui avaient été abandonnés rédigea alors une plainte contre son équipage et la déposa aux bureaux de l'Inscription Maritime ; jamais il ne reçut de réponse : l'affaire était classée.

Quant aux Compagnies, elles subissent l'index « par roulement » lisons plutôt les notes suggestives paraissant dans les journaux favorables aux inscrits ; tels le *Petit Provençal* du 20 juillet 1904 : « L'index prononcé contre la C^{ie} des Transports maritimes commencera ce matin, celui contre la C^{ie} mixte ayant pris fin hier... Toutes les compagnies desservant l'Algérie seront mises à l'index l'une après l'autre... » C'est du raffinement syndicaliste.

Le 5 août, à la suite d'un referendum : « le syndicat accorde à la C^{ie} Transatlantique un délai de 8 jours pour répondre aux desiderata de ses employés. » Le 8 l'équipage du *Salazie* abandonne son bord parce que la C^{ie} refuse de débarquer M. de Bellegarde ; les équipages du *Cordouan*, de l'*Himalaya*, du *Sinaï*, du *Médoc* agissent aussitôt de même par solidarité. M. de Bellegarde doit abandonner son bord pour faire cesser le conflit : le 16 les dockers pour éviter aux marins du *Maréchal Bugeaud* et de la *Ville de Madrid* de débarquer, refusent de décharger leur cargaison à la date du 17 août.

Mais le 20 août la *Ville de Madrid* est abandonnée

par son équipage 20 minutes avant de prendre la mer ; les équipages du *Général Chanzy* et *Saint-Augustin* suivent cet exemple dans les mêmes conditions.

D'autre part, les charbonniers déclarent brusquement la grève afin d'obtenir la révocation de leurs contre-maîtres.

C'en était trop : aussi le 23 août 1904, les contremaîtres refusent-ils de reprendre leur travail et appellent en garantie les officiers de la marine marchande. Aussitôt les armateurs désarment tous leurs navires. Les dockers veulent reprendre l'offensive ; ils dressent un cahier de revendications et somment le gouvernement de réquisitionner les navires et de leur livrer le matériel des docks.

Quant au ministre de la Marine, il oublie les provocations, les index, les interruptions de travail et ne voit dans ce conflit « qu'une grève des Compagnies ; car grâce à l'intervention de Penissat, les inscrits maritimes ont décidé de taire momentanément leurs revendications (1) ».

De telles paroles se passent de commentaires et le terme « momentanément » nous paraît tout à fait symptomatique ; surtout quand on connaît l'attitude antérieure de ces mêmes inscrits.

En même temps le Ministère du commerce adressait une sommation aux compagnies postales ; leur rappe-

(1) *L'Humanité*, 30 août 1904.

lant « les conditions du cahier des charges à exécuter sous peine de : 1° une amende de 50 francs par heure de retard ; 2° une retenue de la subvention de l'Etat ; 3° les frais du transport pour le service postal à leur charge, la subvention de l'Etat déduite ».

M. le Mée de la Salle, administrateur de la marine, s'efforce d'apaiser le conflit. On réunit des commissions mixtes. Les conditions posées par les armateurs sont : 1° liberté absolue pour les capitaines de composer leurs équipages ; 2° liberté du travail assurée d'une façon formelle ; 3° suppression des Index ; 4° arbitrage pour les cas non prévus par les décrets et lois de 1852 et 1898. M. Rivelli répond que les inscrits ne peuvent qu'accepter ces conditions, qui découlent de l'application des lois du pays.

La plupart des inscrits reprennent donc le travail, tandis que d'autres continuent à chômer avec les dockers par esprit de solidarité. Les dockers suivant leur traité de 1903 acceptent l'arbitrage de M. Magnan, président du Tribunal de Commerce : une sentence est rendue. Ces ouvriers ne la trouvent pas suffisamment favorable à leur cause et au mépris de leurs engagements, la repoussent par leur vote à la Bourse du Travail.

Le port de Marseille resta donc dans cette situation déplorable jusqu'au 8 octobre 1904 ; les conflits de cette année lui avaient coûté environ 80 millions. Mais ils étaient pour les commerçants un enseignement ; ils leur avaient montré la nécessité d'opposer un groupement de

forces aux syndicats ouvriers. Ils fondent l' « Union Maritime » composée de 10 armateurs, 10 entrepreneurs manut., 5 contremaîtres, et 5 ouvriers « calquée sur l'Union générale pour la protection du travail d'Anvers », qui pourra désormais tenir tête à l'Union syndicale.

Grèves partielles de 1904 à 1907.

Jusqu'en l'année 1907 nous n'assistons plus à des grèves importantes ; les inscrits ont sans doute besoin de réparer leurs forces ; le Congrès du Havre de 1904 nous apprend qu'à cette époque la grève doit être considérée comme utopique ; car en nov. 1904 cette question était encore agitée. Mais la répression des faits d'indiscipline individuels ou collectifs n'étant point exercée, on assiste néanmoins pendant cette période à des actes, qui pour être particuliers, ou plutôt concentrés à un bateau ou une compagnie n'en demeurent pas moins graves, et nous indiquent l'état d'esprit révolutionnaire des inscrits maritimes.

Ainsi les comptes rendus du Congrès de Cette (1905) nous enseignent qu'une grève des chauffeurs avait éclaté à Denkerque en novembre 1904 et qu'elle avait obtenu plein succès, nous dit le citoyen Rivelli, et qu'une autre avait eu lieu à Alger un mois plus tard, mais celle-là partielle eut un résultat moins heureux, comme celle de Nantes au mois d'avril suivant, qui fut également un échec et ainsi que

celle de Martigues en juin de la même année.

Après avoir demandé le déplacement de l'Administrateur de Dunkerque et combattu le projet de loi de 2 ans : « considérant que les inscrits n'ont jamais réclamé l'égalité des charges militaires... et que ce projet ne laisse aucun doute sur le but qu'il vise, qui est de détruire l'inscription maritime... » ce Congrès se sépare « aux cris de Vive la Grève Générale. » (*Le Travailleur de la mer*, 5 nov. 05).

On ne peut mieux dépeindre l'état d'esprit entretenu parmi les inscrits que par cette dernière citation du journal de la corporation.

Mais ce n'est pas tout, les armateurs doivent encore supporter les caprices des dockers; en juin 1906, par exemple, ils décident de mettre à l'index la compagnie Chevillotte de Brest; le secrétaire du syndicat écrit à M. Marin, entrepreneur de déchargements à Nantes, pour lui interdire de décharger les navires de cette compagnie : « espérant bien que vous ferez le nécessaire pour soutenir les dockers, afin de ne pas nous mettre dans l'obligation de vous abandonner ».

Enfin en 1906 le XIV^e Congrès se réunit à Paris, rue Grange-aux-Belles, car désormais les inscrits sont affiliés à la Confédération Générale du Travail. Leur premier geste est encore une menace de grève générale; ayant appris qu'un décret rattachant la marine marchande au ministère du Commerce était soumis à la signature du Président de la République : « Le congrès... vote la grève générale en principe, et si, après avoir de-

mandé au ministre de la Marine d'intervenir et d'empêcher le rattachement, satisfaction n'est pas accordée, les congressistes rentreront dans leur port respectif et décréteront la grève. » Mais au ministère de la Marine, où ils accourent menaçants, on leur déclare que telle n'est point la pensée du ministre, M. Thomson. Ce Congrès se termine encore par un ultimatum aux pouvoirs publics ; les inscrits exigent l'augmentation des pensions de demi-solde et le vote d'une loi réglementant le travail à bord. « Le XIV^e Congrès, après avoir voté la grève générale par 95 syndicats et prud'hommes contre 16, discute sur les moyens à employer pour l'organisation et la déclaration de la grève. »

Le Parlement agissant sous la menace des inscrits s'empresse de voter la loi du 17 avril 1907 « sur la sécurité de la Navigation et la Réglementation du travail à bord des navires de Commerce ».

4^e Grève de 1907.

Le Ministre de la marine dépose en 1907 un projet de loi tendant à l'augmentation des pensions de demi-solde. Ce projet n'eut pas le don de contenter les Syndicats Maritimes et ils le firent bien voir. Il leur fallait une surenchère ; le projet de M. Siegfried, député du Havre, se présentait on ne peut mieux.

Le projet Siegfried attribuait des pensions de 1.600 à

1.800 francs aux capitaines au long cours et assimilés de 1.100 à 1.500 francs aux maîtres au cabotage, officiers et patrons brevetés pour l'*Islande*; de 800 à 1.000 francs aux maîtres d'équipage, etc., de 600 francs pour toutes les autres catégories d'inscrits; tandis que le taux des pensions variait alors de 780 à 900 francs.

Le projet du Gouvernement ne pouvait comporter un supplément de charges aussi considérable; les chiffres proposés varient de 360 francs pour les inscrits à 1.000 francs pour les capitaines au long cours. Le projet prévoit en outre pour ces derniers un supplément d'invalidité de 150 francs à 60 ans et de 100 francs à 70 ans; ce qui, avec un supplément de 120 francs par 5 ans de service à l'Etat, porte le maximum de la pension à 1.370 francs pour les capitaines ayant obtenu le brevet supérieur, à 1.240 pour les autres. De la même façon les inscrits peuvent atteindre 552 francs au lieu de 360 francs, minimum prévu.

Cette augmentation de 80 0/0 pour les marins, de 22 0/0 pour les officiers fut en tous cas jugée insuffisante par le congrès des inscrits et brusquement ils se mirent en grève, officiers en tête à la date du 30 mai 1907.

Ainsi nous avons eu grève contre l'armement en 1900 et 1902; grève contre employés en 1904; et maintenant nous assistons à une grève contre les pouvoirs publics; il est vrai d'ajouter, comme le déclare M. Charles Roux, que c'est l'armement qui en fait toujours les frais.

Cette fois le Gouvernement parut s'émouvoir, et si à la date du 7 avril il n'avait usé d'aucun mode de coercition contre les marins de la *Champagne*, refusant d'obéir en rade de Saint-Nazaire, aux ordres de leur capitaine, le commandant Ducau, et l'obligeant à ramener son navire à quai ; s'il n'avait point sévi le 16 mai contre l'équipage de la *Tourraine* refusant d'appareiller à New-York parce qu'on ne lui payait pas immédiatement des heures supplémentaires, il semble désormais décidé à agir avec fermeté ; les déclarations de M. Thomson aux journalistes semblent en tous cas le faire croire.

« L'Etat a le droit d'intervenir lorsque les intérêts généraux du pays sont manifestement mis en péril, l'Etat est juge, sous sa responsabilité devant le Parlement, de la gravité des circonstances dans lesquelles l'intérêt public et national menacé nécessite cette intervention. Les Chambres l'ont reconnu, le Conseil d'Etat l'a proclamé » (1).

Ce sont là des paroles fermes et énergiques, que nous attendions depuis longtemps d'un Ministre de la marine ; il est vrai que ce Ministre se sentait personnellement visé.

Le Gouvernement fait aussitôt assurer les services postaux entre la France et l'Algérie par des transports militaires et des contre-torpilleurs et assure même par ce moyen le transit des primeurs algériennes. Mais il fait plus : il met des marins de l'Etat à la disposition des armateurs ; c'était la première fois qu'on prenait une telle décision.

(1) *Le Matin*, 1^{er} juin 1907.

Mais des faits graves s'étaient passés en outre : des délits de droit commun, tels l'acte des grévistes essayant à Cette d'obstruer la passe du port et lançant ensuite des pierres sur le pont de la *Ville de Sfax* ; ou encore au Havre coupant les amarres de la *Suzanne et Marie*, qui partit à la dérive au milieu du bassin. L'équipage du steamer *Amiral Magon*, des Chargeurs Réunis, s'obstinant à débarquer avait fait ramener le navire à quai : M. Franceschi, capitaine de l'*Isly* avait refusé de prendre la mer avec des marins de l'Etat. Désormais l'administration de la Marine refusait de recevoir le dépôt des rôles d'équipage s'il n'était fait par l'armateur lui-même ; la question de répression des grèves demeurerait néanmoins entière ; le Gouvernement allait-il sévir ou déclarer, au contraire, que tous ces faits n'étaient point punissables ?

Le Ministre dans un but de conciliation déclare qu'il abandonnera toutes poursuites en cas de reprise du travail, et demande aux Compagnies de réintégrer marins et officiers ; ainsi se terminait une grève, qui n'avait duré que 3 jours ; les délégués des inscrits proposaient la cessation de la grève « après avoir causé individuellement avec les membres de la commission de la marine et acquis l'assurance que le projet Thomson serait amélioré. »

« Dès la déclaration de grève, M. Siegfried avait d'ailleurs déclaré son projet irréalisable, ses taux de pension un maximum et la grève illégitime. Les marins,

leurrés, comprirent qu'une transaction s'imposait et c'est sur le projet ministériel que les délégués envoyés à Paris discutèrent. » Ainsi s'exprime l'organe officiel de la Fédération : *Le Travailleur de la Mer* dans son numéro du 20 juillet 1907.

Telle avait été « la première grève générale pour tous les marins, sans distinction de grade » comme le constate le président du Syndicat d'Amsterdam adressant aux marins français avec son salut international ses plus vives félicitations ; « c'est encore la France qui est en tête du mouvement international » (1) déclare-t-il. Qu'il nous soit permis de nous en réjouir moins facilement que les étrangers !

Marins et dockers semblent ensuite reprendre un peu de calme ; les grèves cessent pendant quelques mois ; mais encore parfois ils exercent quelque vengeance contre leurs employeurs. L'affaire de Tonnay-Charente est à cet égard particulièrement typique.

Les dockers de Rochefort vont à Tonnay-Charente le 22 juin 1907, car ils en veulent à un patron arrimeur M. Dognon. Le Maire ne pouvant assurer sa sécurité lui conseille de se réfugier sur un bateau anglais. Puis il l'invite à venir s'expliquer à la mairie, s'engageant à le protéger.

Mais les dockers font irruption dans la salle de la Maison Commune. Dognon est frappé, saisi, ligotté et cap-

(1) *Travailleur de la mer*, 5 sept. 07.

turé. Il est ainsi conduit à la Bourse du Travail de Rochefort et là on l'oblige à signer un contrat.

Enfin, on vote la loi du 14 juillet 1908 augmentant donc dans des proportions sensibles les pensions des inscrits ; d'ailleurs, en prenant pour base les chiffres du projet Thomson, comme on avait voté la loi de 1907 réglementant le travail à bord des navires de Commerce.

Ainsi les deux vœux du Congrès de 1906, appuyés, il est vrai, par les violences et les grèves se trouvaient réalisés. Il serait naïf de croire que tout conflit allait désormais être apaisé. « L'appétit vient en mangeant » selon le dicton populaire et quand on obtient des avantages on en saurait trop réclamer. Les inscrits devaient encore bientôt manifester leur mécontentement.

3° Grèves de 1909.

Dès le début de 1909 commence à régner une forte agitation dans la corporation.

Les inscrits se réunissent le 28 mars au Havre sous la présidence de M. Siegfried député ; ils se plaignent que la loi de 1907 ne soit pas encore entrée en application et qu'on n'ait point publié les tableaux d'équivalence pour la nourriture.

A cette même époque se produit une véritable révolte de l'équipage du *Pilier*, en mer ; en quittant Astoria dans l'Oregon, une délégation de l'équipage demande au capitaine d'appliquer la loi de 1907.

Celui-ci se borne à répondre que cette loi n'était pas encore applicable. Mais à l'arrivée à Dublin, les marins exercent des voies de fait contre le second : le Consul de France lui-même est insulté à bord ; et la police doit intervenir pour arrêter 5 matelots.

En avril 1909 un matelot du *Portugal*, lors de son retour de voyage, à Marseille, refuse de toucher ses salaires, et réclame 16 heures supplémentaires pour travail exécuté à bord pendant 2 dimanches passés en mer. L'Administration de la Marine lui donna tort. Mais au moment du départ de ce même paquebot pour Alexandrie, quelques jours après, l'équipage tout entier veut que la Compagnie s'engage à payer comme heures supplémentaires les dimanches passés en mer. La direction refuse ; aussitôt les hommes se mettent en grève, suivis immédiatement par leurs camarades du *Saghalien*, qui devait partir à 4 heures. Les capitaines forment des plaintes en désertion, l'administration s'abstient de poursuivre.

Ce n'était encore que des incidents particuliers ; des grèves partielles, dira-t-on ; en tous cas tous ces mouvements nous font déjà prévoir des événements plus considérables.

Le 7 mai tous les inscrits de Saint-Nazaire se mettent brusquement en grève ; ils réclament : 1° Un salaire de 5 fr. 50 au lieu de 4 francs ; 2° le travail du dimanche en mer payé en supplément ; 3° l'embarquement permanent ; 4° l'indemnité de table à 2 francs. La Compa-

gnie transatlantique, particulièrement atteinte par cette grève, veut remplacer le régime des 3/4 par celui de 2/4. La grève ne se termine qu'au bout d'un mois c'est-à-dire le 6 juin ; les inscrits obtiennent satisfaction sur la question des 3/4 et voient leur indemnité de table portée à 2 francs. Mais dans l'intervalle les inscrits des autres ports s'étaient aussi agités et s'étaient mis tout d'abord en grève à Dunkerque. A Marseille la situation est non moins tendue. L'agitation continue parmi les inscrits. Dès le 8 mai le personnel du Service Général de la *Ville de Tunis* de la Compagnie Générale des Transports n'ayant pas obtenu satisfaction en ce qui concerne le repos hebdomadaire, quitte le bord au moment de l'appareillage, le personnel du pont et des machines se joint au mouvement par solidarité et le bateau doit rester à quai ; et on décide de réunir à Paris un congrès extraordinaire, pour « examiner l'application de la loi de 1907 et du repos hebdomadaire, et diverses questions professionnelles très importantes, intéressant chaque port ». « Et, nous dit le journal *l'Humanité* (17 mai 1909), la situation créée par la grève des ports sera sérieusement examinée, ainsi que l'éventualité d'une grève générale de solidarité. »

Effectivement deux jours après, la grève générale est votée ; la raison invoquée c'est la réglementation du travail à bord ; le 21 les rôles sont déposés dans tous les ports, les revendications portent sur : le repos hebdomadaire, l'unification des salaires, les conditions du

désarmement (impossible si le bateau reste moins de 30 jours au port), la manipulation du charbon par les chauffeurs. Ce jour même à Marseille le 21 mai, à midi 5, au moment où le capitaine de la *Ville de Madrid* veut mettre son équipage au poste d'appareillage, le personnel du pont débarque sous prétexte qu'on devait lui payer la journée du dimanche 16 mai passée à Mostaganem, alors qu'il avait reçu et accepté ce repos dans la journée du 16 passée à la mer. Ces incidents se poursuivent ainsi chaque jour, car c'est désormais la grève. Mais M. Picard, ministre de la marine, ainsi d'ailleurs que son sous-secrétaire d'Etat, M. Chéron, déclarent au comité des armateurs, que ces faits ne peuvent donner lieu à aucune répression ; la législation spéciale des inscrits ne s'applique nullement en cas de grève.

Le 25 juin, M. Picard va lui-même à Marseille, il décide les inscrits à reprendre le travail et à se réunir contradictoirement avec les armateurs ; l'accord se fait immédiatement sur 13 articles. Un compromis est signé pour les 3 points restant en litige dont le principal est la question du repos hebdomadaire et M. le président Ditte est désigné comme arbitre. Le 4 juillet, il rend sa sentence donnant raison entièrement aux inscrits et leur accordant plus qu'ils n'avaient jamais espéré. Il déclare que le repos hebdomadaire, refusé au Sénat par M. Chaumets, devait être donné à terre lorsqu'il a été impossible de l'octroyer pendant la traversée. Cette solution fut à vrai dire une surprise pour tout le monde et une charge

nouvelle énorme imposée à l'armement. Nous n'avons pas ici à discuter cette sentence, il suffit de constater que son effet fut grandement atténué par les jugements des tribunaux de commerce, en particulier par celui de Rouen du 22 janvier 1912 (*Gaz. Palais*, 20 fév. 1912), qui y voient « plutôt une transaction qu'une interprétation de la loi » et estiment qu'elle « ne saurait toutefois lier que les parties contractantes ».

De pareils succès ne devaient point atténuer les prétentions des syndicalistes ni accroître l'autorité des capitaines.

Les faits d'indiscipline ou de grève vont chaque jour augmentant, la meilleure preuve en sera une brève énumération des faits les plus remarquables que nous empruntons à une étude fort intéressante de M. Aug. Pawlowski dans le journal des *Débats* (1).

« Le 22 juillet, brusquement, l'équipage de la *Ville d'Oran* met sac à terre.

Vers la même époque, l'électricité ayant fait défaut dans les chaufferies d'un paquebot de la compagnie Fraissini, les chauffeurs refusent d'allumer les lampes à huile de secours.

Le 20 août, le personnel machine du *Duc de Bragance* refuse de partir si on ne lui paie pas sans délai des suppléments pour les heures de nuit passées à bord à Alger et à Marseille.

(1) *Débats*, 12 oct. 09, Aug. Pawlowski,

Le 25 août, les hommes de *La Ville de Bône* refusent le départ si on ne leur paie pas la nourriture du jour.

Le 30, nouvel incident sur le *Malvina*.

Le *Courrier de Syrie* est sous pression. A 4 h. 1/2 on ne peut présager aucune défection. A 5 heures au moment où le sifflet va donner le signal du départ, tout le monde quitte le navire...

Le 8 septembre, le *Calédonien des Messageries Maritimes* est sur le point de quitter Marseille pour l'Extrême-Orient. Le syndicat demande le débarquement des non-syndiqués, la compagnie s'y refuse. Le syndicat envoie des délégués pour s'opposer au départ. L'équipage du pont et 6 hommes de la machine, craignant de s'exposer à des représailles, cèdent à la menace. On doit constituer au bateau un équipage de fortune.

Fréquemment, des inscrits se font mettre au rôle, mangent pendant 3 ou 4 jours aux frais de l'armateur, puis se refusent à travailler. Le 10 septembre, les inspecteurs de la navigation visitent le paquebot *Moïse*, les hommes déclarent n'avoir rien à réclamer. A 11 h. 30, les soutiers s'opposent à la descente sous prétexte qu'on doit engager trois soutiers de plus, contrairement aux exigences de la loi. Les chauffeurs font cause commune avec eux. Le bateau-poste part de Marseille avec vingt-cinq heures de retard.

Les menaces et les coups ne sont pas épargnés au besoin.

Sur le *Germania*, deux hommes sont rossés d'importance à leur arrivée à Marseille, pour avoir travaillé durant la grève qui s'était terminée un mois plus tôt. Sur le *Venezia* on signale un incident analogue.

Des événements plus graves causent une vive émotion parmi les armateurs.

Celui-ci, commandé de service, abandonne le quart ; celui-là prend le quart de sa propre autorité. Sur l'*André Lebon* de la compagnie Paquet un marin est insolent vis-à-vis du capitaine. Le fait est courant. A Oran celui-ci veut débarquer l'homme. L'inscription maritime s'y oppose. Rentré à bord, l'homme tire des coups de revolver et blesse quelqu'un. On arrête le meurtrier. L'équipage déserte le navire.

Le 18 septembre en mer, le mécanicien chef du *Moïse* désigne un soutier pour descendre en remplacement d'un inscrit malade. Le soutier commandé se dit malade et refuse. Le médecin ne le reconnaît pas comme tel. Nouvel ordre du capitaine, nouveau refus du soutier. L'équipage empêche le capitaine de le débarquer. Toujours pas de sanction.

Nous sommes donc en pleine anarchie. Les pouvoirs publics semblent l'encourager. Mais certains inscrits comprennent enfin les funestes conséquences que peut entraîner une telle attitude et veulent réagir. Aussi assistons-nous quelques mois plus tard à une véritable scission au sein de la corporation. Au mois d'octobre 1909, devait avoir lieu à Bordeaux le congrès annuel.

Il y eut deux congrès distincts et chacun d'eux revendiquait le titre de XVII^e congrès.

A la tête de l'un se trouve le capitaine Dupon, l'un des militants de la première heure, esprit modéré et tacticien habile, fondateur des premiers syndicats d'inscrits.

L'autre était convoqué et réuni par le citoyen Rivelli, qui représente la fraction syndicaliste révolutionnaire et se flatte d'être affilié à la C. G. T. dont les tendances sont trop connues pour que nous ayons à les apprécier ici.

La différence des hommes indique la différence des méthodes : les impatients, les violents restent groupés autour du Rivelli et pour la première fois depuis 1891 ne convoquent pas les syndicats d'officiers et l'appellent le congrès des « marins subalternes » ; les partisans des réalisations successives se solidarisent avec le capitaine Dupon.

Rien ne montre mieux leurs tendances que la lettre de Rivelli au capitaine Dupon, discutant sur les différents congrès : « Vous seriez resté dans la vérité si vous aviez dit : Ce congrès est la suite de ceux dont le dernier (IX^e) s'est terminé à Nantes (1901). Avec ceux qui suivirent vous ne vous êtes jamais sincèrement solidarisé. Leur tendance était révolutionnaire, ce qui ne pouvait vous plaire... »

Nous sommes désormais fixés ; il est prouvé que tous les inscrits ne veulent pas concourir à la ruine de l'ar-

mement et que les inscrits eux-mêmes s'élèvent contre des grèves très fréquentes. Il en est qui veulent protester publiquement contre la tyrannie syndicale.

« L'armement prospère peut seul faire des équipages prospères » dit un orateur en ouvrant la séance au congrès de l'Athénée ; tandis qu'à l'autre on étudie les questions portées à l'ordre du jour dans un esprit antipatronal et antigouvernemental très nettement accusé qu'on lève une séance en signe de deuil par l'exécution de Ferrer ; et qu'enfin on se sépare encore en laissant prévoir une grève générale.

Mais les violents finissent, paraît-il, toujours par triompher, aussi allions-nous assister bientôt à de nouveaux conflits avec l'armement.

Cette fois l'attitude du gouvernement allait brusquement changer. M. Chéron sous-secrétaire d'Etat à la marine, qui s'était efforcé de ramener le calme dans des conflits récents de Douarnenez voyant tous ses projets avortés, tous ses rêves de conciliation et d'entente annihilés, décidait de réagir. Les actes d'indiscipline se renouvelaient dans la marine avec une persistance déplorable.

Et quant à l'arbitrage, il ne pouvait en être question, l'une et l'autre des parties en présence le repoussaient. Les armateurs ne peuvent discuter avec des hommes, qui les traitent en ennemis et les injurient sans cesse. Quant aux inscrits ils refusent d'accepter cette tentative des gouvernants « qui tentent de dresser

des digues pour canaliser l'action du prolétariat... Certes, l'action syndicale ramenée à des horizons purement corporatifs ne saurait en aucune façon inquiéter les capitalistes... »

Mais c'est justement ce que les dirigeants maritimes ne veulent accepter, laissons-leur plutôt la parole : « Consentir, écrit le citoyen Réaud, avant même d'engager la lutte, à trancher, suivant une procédure sagement combinée, des litiges entre deux parties irrémédiablement séparées par des intérêts contraires, en l'état social actuel, la chose est inconcevable. »

M. Chéron doit enfin se rendre à l'évidence « tandis qu'au gouvernement, dit-il, nous nous efforçons de rapprocher les gens et de concilier les choses, tandis que nous nous efforçons de démontrer aux travailleurs l'efficacité de l'action légale, les hommes qui croient à la supériorité des méthodes révolutionnaires ne tardent pas à estimer, non sans raison peut-être, que nos procédés de conciliation vont à l'encontre de leur système ; ils craignent de perdre leur clientèle » (1).

Tel est l'aveu que M. Chéron se voit enfin contraint de faire un jour à la Chambre, après avoir constaté l'inefficacité de ses efforts de conciliation. Mais le fait est indéniable ; depuis de longs mois les meneurs des inscrits le proclament tant dans leurs discours que dans leurs congrès et leurs journaux.

(1) Ch. des Députés, 8 juillet 1910, p. 24 51.

Contre des révoltés et des révolutionnaires, il faut employer d'autres moyens que la persuasion ; si un ministre leur fait confiance, cette confiance leur apparaît comme une marque de faiblesse.

Il importe de défendre notre marine qu'affaiblissent chaque jour l'indiscipline et l'anarchie de ses équipages.

M. Chéron finit par s'en apercevoir comme l'avaient fait précédemment les armateurs. M. Bordes, président du comité des armateurs, le déclarait lui-même (*Echo de Paris*, 16 février 1910) : « lorsque M. Chéron a été nommé sous-secrétaire d'Etat à la marine, déclare-t-il, il nous a manifesté l'intention de rechercher avec nous les voies et moyens à employer pour résoudre à l'amiable tous les problèmes, discussions ou conflits, qui nous mettent aux prises avec le personnel que nous employons. C'était là, vous pouvez bien le penser, une initiative qui à tous égards méritait notre sympathie. Que recherchons-nous, en effet, sinon l'entente sous tous les rapports avec notre personnel, nos équipages... Aussi avons-nous accepté de très grand cœur l'offre qui nous avait été faite... »

« Mais, ajoute-t-il, nous ne tardâmes pas à nous apercevoir que nos voix n'avaient aucune efficacité, que toutes les résolutions étaient prises systématiquement contre nous... Nous étions, nous restions la minorité... »

C'est dans ces conditions que les armateurs se décidèrent le 22 janvier 1910 à écrire à M. Chéron une

lettre où ils énumèrent de nombreux faits d'indiscipline « démontrant que l'impunité dont les inscrits maritimes se sentent assurés, équivaut à un véritable encouragement à enfreindre l'indiscipline. »

A ce point de vue nous ne craignons pas de dire, ajoutent-ils, que l'insécurité est bien près de régner à l'état endémique sur tous les navires français et que la clientèle des passagers et des chargeurs s'en détourne chaque jour davantage pour le plus grand profit des marines marchandes étrangères...

« Je crois avoir ainsi démontré, dit M. Bordes à M. Chéron, que vous n'avez négligé aucune occasion de témoigner à l'armement une hostilité et une partialité indéniables. Dans ces conditions, l'unanimité des armateurs a estimé que nous avions épuisé tous les bons procédés, que nous étions allés à l'extrême limite de la patience, de la bienveillance, de la modération et de la longanimité, et nous avons résolu de cesser définitivement toute collaboration à la commission consultative de l'armement et au personnel navigant. Cette décision concerne également la commission consultative de l'armement et des états-majors et toutes autres commissions que vous institueriez. »

M. Chéron se sentant atteint par l'énonciation de faits précis crut bon de se disculper et répondit dès le 28 janvier au Comité des armateurs. Cette lettre est sans doute énergique ; mais elle témoigne avant tout du désir du sous-secrétaire d'Etat d'expliquer son attitude dans

chacune des circonstances dont il est parlé. Lettre et réponse demeurèrent longtemps secrètes ; la première ne fut connue que vers le 15 février, grâce à l'indiscrétion d'un armateur de Saint-Brieuc. M. Chéron fit aussitôt appeler à son cabinet M. Bordes, président du Comité des armateurs, et obtint qu'il déclara par écrit « que cette lettre avait été surprise à sa bonne foi et à sa signature ; ...qu'à plus forte raison la communication en avait été faite absolument à son insu... » Le lendemain 16 février M. Bordes se voyait contraint de donner sa démission de Président du Comité des armateurs.

6° Grèves de 1910.

Mais le sous-secrétaire d'Etat avait compris la nécessité d'agir avec énergie et de réprimer les actes continuels de rebellion sur les navires de commerce ; « pour ma part, termine-t-il dans sa réponse aux armateurs, soucieux avant tout de la paix publique et de la prospérité de la marine marchande, je continuerai de faire œuvre de pacification, tout en assurant à la fois le respect par les armateurs des lois protectrices du travail et le respect par les inscrits, de la discipline, à laquelle je tiens absolument. »

Quelques jours, après dans une circulaire adressée aux chefs de l'Inscription maritime, il ajoutait :

« En intervenant chaque fois que cela a été nécessaire pour rapprocher les personnes et résoudre les conflits,

nous avons depuis quelques mois rendu beaucoup plus rares et beaucoup moins aigus les incidents qui se produisaient dans notre marine marchande. Mais il importe qu'ils disparaissent tout à fait.

Certains que toute réclamation émanant d'eux ou de leurs syndicats sera examinée par vous et s'il en est besoin, par le sous-secrétaire d'Etat avec le plus grand esprit de justice, les inscrits doivent observer avec d'autant plus d'exactitude les principes de la discipline à bord. Aucune infraction ne saurait à cet égard être tolérée... »

Voilà un langage nouveau, qui malgré son ton paternel, semble empreint de fermeté ; cette circulaire se termine d'ailleurs par un appel à la « sagesse et au dévouement des inscrits » en même temps qu'elle évoque « les sentiments tutélaires du département de la marine ». Nous aurons l'occasion d'en reparler en ce qui concerne la répression proprement dite et l'application des lois en vigueur.

Allons-nous donc assister à un changement dans l'attitude du gouvernement ? va-t-il mettre ses actes en harmonie avec ses paroles ?

A la séance de la Chambre des députés du 23 février, M. Chéron est interpellé par M. le député Guernier à la suite de la publication de la lettre des armateurs et lit à la tribune sa réponse à leur sommation.

L'incident du *Roma*, sur lequel l'équipage refuse le départ si trois chauffeurs supplémentaires n'étaient en-

gagés. Le capitaine céda, dit-il, et « en prenant la mer avec ce même équipage, il a bien montré qu'il ne considérerait pas ses hommes comme des mutins révoltés. D'ailleurs, en les emmenant dans son voyage, il rendait en fait les poursuites bien difficiles contre eux ».

Incident du Tafna : « Des chauffeurs ayant déclaré qu'ils ne partiraient pas si un autre chauffeur était débarqué, le débarquement de tout le personnel fut ordonné par la compagnie. Les hommes ne pouvaient être poursuivis comme déserteurs, puisque congédiés par la compagnie elle-même. »

Incident de l'Italie : « L'incident est du 30 juin, dit-il, antérieur par conséquent à l'arrivée du sous secrétaire d'Etat, c'est un fait de grève, la grève de Marseille n'ayant pris fin que le 3 juillet par la sentence Ditte. »

Incident du Pampa : « Après une réclamation collective de l'équipage, le capitaine ayant dû céder à ces sommations, la compagnie prend une mesure collective d'exclusion. »

Incident du « Malvina » et du « Ville d'Alger » : « N'a fait l'objet d'aucune lettre des armateurs, a été traité verbalement entre le sous-secrétaire d'Etat et M. Dal Piaz directeur de la compagnie transatlantique intéressée. Un blâme a été infligé par le sous-secrétaire d'Etat à l'équipage, qui avait adressé contre la compagnie une plainte mal fondée. »

Incident du Goéland : « la direction de la navigation prépare une réforme définitive. On a signalé à l'admi-

nistration l'état défectueux de ce navire ; elle a aussitôt ordonné une enquête.

Si *Le Goéland* a été retenu trois jours en rade ; c'est par la tempête et non par ordre de l'administration. »

Incident de l'Aquitaine : « Aucun rapport n'est encore parvenu de Marseille à ce sujet. »

Incident de la Russie : « Il date de ces jours derniers. Le sous-secrétaire d'Etat a prescrit une enquête pour telle suite que de droit et il est intervenu pour assurer la reprise du service (1). »

Quant aux excitations envoyées par les chefs des syndicats aux équipages par la voie des journaux, M. Chéron les considère comme regrettables, ajoute qu'à cet égard il a « blâmé M. Michel sévèrement et publiquement à la commission mixte », mais que « le sous-secrétaire d'Etat ne saurait du reste être responsable des articles de journaux ».

Nous ne sommes plus désormais en présence d'un Ministre qui déclare que les inscrits usent dans tous les cas d'un droit, et qui par principe, refuse de poursuivre ; mais nous trouvons désormais un membre du gouvernement qui, en présence de certains cas particuliers, explique pourquoi il n'a pas cru devoir poursuivre ou même le plus souvent pourquoi il n'a pu le faire.

Et quand le 28 mars 1910 l'équipage du *Moulouya*

(1) *J. O.*, 1038, 23 février 1910.

refuse de partir sous prétexte qu'un indigène se trouvait à bord, employé comme chauffeur, l'administration de la marine, suivant les indications du gouvernement n'hésite pas à poursuivre ; 13 des inscrits qui avaient abandonné leur poste sont déférés au tribunal maritime, 12 d'entre eux font défaut, le 13^e est condamné à six jours de prison.

Mais 12 mandats d'amener sont décernés et reçoivent leur exécution. Les inculpés sont conduits à la prison maritime, les syndicalistes protestent et injurient « les dirigeants » ; mais « il n'est pas niable, déclare l'*Humanité* (2-4-10) que M. Chéron avait, il y a trois mois, précisé sa volonté dans la circulaire adressée aux administrateurs de l'inscription maritime. »

Aussitôt les équipages du *Djurjura* et du *Félix Touache* mettent également sac à terre ; ils sont également poursuivis.

Les inscrits menacent, mais le Ministre riposte au Sénat le 4 avril 1910 : « Je viens dire très nettement que je suis résolu à ne négliger aucune des mesures qu'il sera nécessaire de prendre (*très bien ! très bien !*) si graves soient elles, pour rétablir la discipline dans notre marine marchande (*très bien ! très bien ! et applaudissements*). »

Ce sera du nouveau, s'écrie un sénateur ! » En effet.

« C'est sans l'ombre d'une excuse, sans aucun prétexte plausible que se sont produits les incidents auxquels j'entends donner une sanction exemplaire. »

Et parlant de l'incident du *Moulouya* il ajoute :
 « Treize délinquants ont été cités devant le tribunal maritime, un seul a comparu. Et ici, Messieurs, il faut que j'appelle votre attention sur ce qui s'est produit, car il s'agit d'une situation grave.

« Je viens de vous dire que les douze autres prévenus ne se sont pas présentés devant le tribunal maritime. Les inscrits ont organisé alors une grande réunion ; et là, tenant un langage de menace que je laisse au Sénat le soin d'apprécier, ils ont déclaré une grève de 24 heures à titre d'indication, ont-ils dit, en ajoutant qu'ils transformeraient cette grève en grève générale au cas où les douze autres chauffeurs délinquants seraient également poursuivis.

« Etait-il possible qu'un gouvernement cédât à de pareilles menaces et à un pareil langage ? (*Très bien ! Applaudissements.*) »

Le soir même, M. Chéron se dirigeait vers Marseille :
 « pour aller trouver, déclarait-il, les braves gens qu'on trompe, et leur dire la vérité, leur montrer dans quelle voie mauvaise on les entraîne. Je dirai à ces braves marins, tout ce que je trouverai dans mon cœur pour faire cesser le conflit. »

Et au préalable il adressait à tous les directeurs de l'inscription maritime, dans tous les quartiers une note afin qu'ils en donnent connaissance à tous les inscrits.

« Inscrits maritimes, y disait-il, en terminant, vous

n'écoutez pas les mauvais conseils qui vous sont donnés. D'autres vous parlent au nom de la violence et du désordre : je m'adresse moi à votre sagesse et à votre patriotisme..... Inscrits, vous ne ferez pas grève. Je vous rappelle au sentiment du devoir. C'est à lui seul que vous obéirez. »

Mais le syndicat lui aussi lance un appel : « l'administrateur de la marine, y est-il dit, a reçu des ordres formels de poursuivre, en sus de l'équipage de la *Moulouya*, celui de la *Ville de Naples* et probablement celui de la *Ville de Tunis*. A ce défi, il faut que nous répondions. Il faut que nous sachions une fois pour toutes si, après les ministres de Lanessan, Pelletan et Thomson, qui ont affirmé à la tribune du Parlement vos droits au bénéfice de la loi de 1884, M. Chéron, sous le couvert de sentiments démocratiques et de bienveillance, ordonnera que seuls les inscrits subalternes soient frappés, même lorsqu'ils se lèveront pour défendre la loi, que des fonctionnaires violent impunément. » Et ce même jour, à la Bourse, ils votent à l'unanimité un ordre du jour où ils « réclament, pour remonter à bord la mise en liberté des camarades du *Moulouya* ; le retrait de toutes les plaintes illégales déposées par les capitaines, le débarquement des indigènes aux compagnies mixtes des transports maritimes et de la compagnie transatlantique. Ils protestent contre l'attitude de l'administration de la marine responsable du conflit actuel et blâment les termes de la dépêche de M. Chéron, qui semble faire croire que

leur magnifique mouvement de solidarité et de défense maritime a des dessous louches... »

Et on lit dans l'*Humanité* que : « la tactique brutale et maladroite de M. Chéron » a provoqué la Grève générale.

Mais le gouvernement est décidé à agir sans faiblesse, « les ministres ont arrêté les mesures, même les plus énergiques, qu'il conviendrait éventuellement de prendre pour mettre fin au conflit, si on essayait de l'aggraver », dit une note de l'agence Havas « les journaux sont unanimes, ajoute le journal des *Débats* (6-4-10), à réclamer la cessation de ces histoires d'inscrits qui renaissent à plaisir sans l'ombre de prétexte avouable. L'*Aurore*, la *Petite République*, l'*Action* nous donnent l'impression de relire nos vieux articles ».

M. Chéron, dès son arrivée à Marseille, se rend à bord des navires en partance et exhorte les marins à reprendre leurs services à bord.

Dans la nuit du 5 avril, apprenant que le paquebot *Moïse*, déserté par une partie de son équipage, ne pourrait partir, il se rend lui-même sur le quai de la Joliette. A 2 heures du matin, accompagné de l'administrateur de la Marine, il veut lui-même compléter l'équipage de ce bateau et sur le bateau voisin le *Charles-Roux*, recrute les marins nécessaires pour remplacer les manquants ; 7 d'entre eux ainsi arrachés à leur sommeil par le sous-secrétaire d'Etat, consentent à le suivre et à changer de bateau.

Mais au moment du démarrage tous ces hommes, qui pour la plupart demeuraient hésitants, remontent sur le pont, déclarant qu'ils ne partaient pas.

M. Chéron, que toutes ces tergiversations avaient énervé, appela alors les agents, qui envahirent le pont et fit conduire à la prison tous les chauffeurs récalcitrants qui se trouvaient alors sur le *Moïse*, c'est-à-dire en partie marins du *Moïse* et en partie marins du *Charles-Roux*. Les premiers comparurent tous devant le tribunal maritime et furent condamnés à 6 jours de prison ; le seul chauffeur du *Charles-Roux*, qui n'avait pas été relâché, mais qu'on avait cru devoir traduire devant ce même tribunal, fut acquitté.

Désormais le sous-secrétaire d'Etat employait la manière forte, tous les marins en grèves étaient poursuivis, la plupart condamnés et les 40 chauffeurs du *Moulouya*, qui avaient fait défaut lors de la première affaire, se voyaient infliger 10 jours de prison sans sursis.

La répression continua, les condamnations se succédèrent ; le gouvernement suivant ses promesses, agissait avec fermeté et apportait aux Compagnies le concours des marins de l'Etat. Tous les navires du commerce prenaient la mer et l'on peut dire qu'au bout d'une semaine la grève était virtuellement terminée, malgré l'agitation qui ne cessait de régner dans toutes les corporations de Marseille à l'approche des élections législatives, qui n'étaient peut-être point étrangères au mouvement gréviste. Les chefs de syndicats se présentaient

aux élections et n'étaient pas fâchés de voir s'ajouter à leurs suffrages, les voix des inscrits maritimes demeurés à terre.

Mais le mouvement a désormais avorté à Marseille et les autres ports n'avaient point obéi aux ordres de grèves lancés par le syndicat de cette ville.

Les raisons invoquées pour déclarer cette grève, nous les trouvons soit dans l'ordre du jour voté à la Bourse, soit dans l'appel déjà cité, c'est que : « l'embarquement des indigènes est illégal » ; que « l'administration de la marine s'est placée hors la loi » ; aussi les marins se sont-ils : « levés pour défendre la loi ».

Il est bon d'ajouter que la circulaire n° 2 de l'Union Syndicale des marins et pêcheurs du commerce réunis de France déclare que : « la loi n'est que ce que le travailleur veut qu'elle soit ».

Les compagnies ne peuvent donc embarquer sur les navires de commerce un seul indigène même sujet français et la cause originelle de cette grève fut le refus de la compagnie mixte de céder aux sommations des syndicalistes, de débarquer un indigène, d'ailleurs sujet français qui se trouvait sur le *Moulouya*.

L'acte de Navigation du 21 septembre 1793 indique « que nul bâtiment ne serait réputé français... si les officiers et les 3/4 de l'équipage n'étaient français ».

Un décret du 28 janvier 1857 porte en outre que : « dans aucun cas, le personnel de la machine ne doit comprendre dans son effectif total plus d'un quart

d'étrangers » ; la liberté particlle laissée à l'armement se trouve ainsi restreinte.

Mais les chefs syndicalistes voudraient encore les restreindre ; car d'après eux, les indigènes ne sont ni français, ni étrangers. Ils ne sauraient figurer ni dans les $\frac{3}{4}$ Français ; ni dans le $\frac{1}{4}$ étrangers ; ils doivent être totalement exclus.

Et cette théorie trouva un ardent défenseur en M. le Député Buisson, qui la développa à la Chambre dans la séance du 8 juillet 1910.

Pour soutenir cette thèse, il s'appuya sur un décret en date du 22 avril 1872, n'ayant d'ailleurs jamais paru à l'*Officiel* et, par conséquent, dépourvu de force légale, par lequel l'Amiral Pothuau, ministre de la Marine, autorisait la compagnie des Messageries Maritimes à embarquer à bord des paquebots des ouvriers asiatiques ou africains.

M. Charles Roux en fait également mention dans sa lettre du 5 avril 1910 au Président du Conseil ; mais c'est pour défendre la thèse inverse, car « ce décret, dit-il, permet aux paquebots naviguant dans la Mer Rouge et dans l'Océan Indien, même quand ils partent d'un port de France ou qu'ils y rentrent, de dépasser la proportion d'un quart d'étrangers dans la machine, autorisée par le décret du 28 janvier 1857. Il est donc impossible, ajoute-t-il, de prétendre que la présence d'un indigène à bord du *Moulouya*, à supposer même que cet indigène ne soit pas sujet français, ait un caractère d'illégalité.

Mais M. Bouisson, pour renforcer son argumentation première et donner une preuve décisive que les ouvriers asiatiques et africains ne peuvent en aucun cas être confondus avec des étrangers ni avec des Français, montrait leur situation différente en face de la Caisse des Invalides.

Pour un étranger l'armateur verse à la caisse 8 0/0 du salaire, pour un indigène seulement 3 0/0. « Par conséquent vous voyez bien qu'il y a une distinction entre un étranger et un indigène ». L'armateur verse également 3 0/0 pour les inscrits maritimes français ; mais les inscrits versent de leur côté 5 0/0 ce qui complète les 8 0/0 ; les indigènes ne versent rien ; on ne peut donc les assimiler à des Français.

M. Chéron, sous-secrétaire d'Etat à la marine répondit fort judicieusement que si la loi du 14 juillet 1908 réglait les prestations dues par les armateurs d'après un taux différent selon qu'il s'agit des inscrits citoyens français, des indigènes français ou des étrangers, c'est qu'elle reconnaissait par ce fait même expressément la possibilité d'embarquer des indigènes français et « on ne comprendrait pas qu'il leur fut fait un sort pire qu'aux étrangers eux-mêmes ».

On passa donc outre aux sommations de M. Rivelli qui ne voulait pas, disait-il, de chauffeurs arabes, et menaçait également les compagnies « si elles recouraient aux services des marins Bretons » (1).

(1) Rapport de l'Administr. Marine, 30 mars 1910.

Quant à M. Rivelli il se voyait rayé des matricules de la marine, en conformité de la loi du 24 décembre 1896, comme n'ayant pas navigué depuis plus de 3 ans. Son ardeur syndicale lui faisait oublier ses devoirs de marin.

Le port de Marseille était donc rentré dans le calme dès le mois d'avril ; et le Ministère obtenait, après la discussion de cette interpellation sur les Grèves d'Inscrits, un ordre du jour de confiance par 367 voix contre 95.

D'aussi déplorables événements allaient-ils donc se renouveler ?

7° Grèves partielles en 1911

Le 8 octobre 1911 les officiers de la Marine Marchande menacent de se mettre en grève. Elle est même décrétée par les états majors de la Société Générale des Transports Maritimes ; mais ils décident, pour demeurer dans les termes de leur engagement, de prévenir les armateurs 24 heures avant leur débarquement ; la grève devait donc être effective dès le lendemain, mais dans cet intervalle de temps, tous les officiers reçurent satisfaction.

Jusqu'en 1912, nous n'assistons qu'à une grève partielle ; c'est à bord de l'*Espagne*, à Saint-Nazaire, en novembre 1911, lors de son départ pour Santander et la Martinique.

Au moment du départ de ce paquebot, les inscrits prétendent, malgré l'avis des Inspecteurs de la Naviga-

tion et du Bureau Veritas que les réparations faites au bateau sont insuffisantes et qu'il n'est pas en état de reprendre la mer. Ils envoient une délégation à l'agent principal de la compagnie Transatlantique et se déclarent en grève.

L'administrateur de la Marine monte aussitôt à bord, espérant sans doute par des paroles de modération et de sagesse rapprocher les parties en litige.

Mais il se trouve en présence de marins résolus à ne pas céder, qui avaient organisé leur mouvement dès longtemps et sa tâche devint particulièrement délicate ; la conciliation était impossible et il ne pouvait d'autre part substituer son autorité à celle du Capitaine.

Néanmoins, il fait appeler chaque homme en particulier ; mais il apparut bientôt qu'il se trouvait en présence d'un plan concerté chacun lui répondait : « Je ferai comme mes camarades ». Il ordonna de débarquer à ceux qui ne voulaient pas partir ; quelques-uns restèrent donc au port ; il fut convenu que d'autres iraient jusqu'à Brest et là seraient remplacés par des marins de l'Etat, ce qui fut fait.

Tous furent poursuivis et la plupart condamnés à 8 jours de prison avec sursis.

8° *Grève générale de 1912.*

Le 11 décembre 1911 se tenait à Paramé le XIX^e Congrès Annuel des inscrits maritimes et il apparaissait

bientôt qu'une nouvelle grève allait éclater. On y dressa un cahier de revendications et on prétendit les faire adopter immédiatement par tous les armateurs.

Le 20 janvier 1912 ces revendications sont adressées par lettre au président du comité central des armateurs.

1° Dans la navigation au long cours et au cabotage international, les salaires seraient portés à : maîtres 165 francs par mois, seconds maîtres 140 francs, chauffeurs et charpentiers 130 francs, matelots et soutiers 110 francs, matelots légers 60 francs, novices 75 francs, mousses 45 francs, matelots cuisiniers et maîtres d'hôtel 130 francs ; l'armateur aurait, en outre, la charge de l'alimentation ;

2° Pour les navires à vapeur, à moteur, à pétrole ou autres à voile, cabotage ou bornage, remorqueurs et chalands, le personnel s'alimentant :

Maîtres et assimilés 225 francs. Novices 100 francs.

Chauffeurs et matelots 175 francs. Mousses 75 francs ;

3° Les heures supplémentaires seraient ainsi comptées : pour les hommes de la 1^{re} catégorie.

Maîtres 0 fr. 75. Chauffeurs et matelots : 0 fr. 60. Novices et mousses 0 fr. 40 ;

4° Pour ceux de la 2^e catégorie ;

Maîtres 1 fr. 25. Chauffeurs et matelots 1 franc. Novices et mousses 0 fr. 50.

Et continuait cette lettre :

« Quelques garanties étant nécessaires afin que l'augmentation des salaires réclamés s'applique à toutes les

spécialités de marins subalternes existantes actuellement à bord, nous vous prions dans votre réponse de déclarer :

1° Qu'aucune diminution des effectifs actuellement à bord ne sera faite ;

2° Qu'il ne sera pas créé de spécialité de chauffeur-graisseur ;

3° Qu'on fera application sur tous les navires du repos hebdomadaire, selon l'esprit de la Sentence Ditte ;

4° Qu'on supprimera le désarmement des navires restant moins de 30 jours dans le port ;

5° Qu'on supprimera le cahier rouge et les notes sur les certificats de désarmement ;

6° Qu'on supprimera par accord l'heure de nettoyage imposée arbitrairement par la loi du 17 avril ;

7° Enfin qu'on revisera les conditions d'engagement, qu'elles seront unifiées ».

Le 12 février le président du comité oppose à ces revendications une fin de non recevoir, pour des raisons qu'il rappelle dans sa lettre aux ministres compétents, c'est-à-dire ceux de la Marine, du Commerce et du Travail, à la date du 1^{er} mai 1912.

La plupart des Compagnies, y est-il dit, consentent à leurs équipages des augmentations de salaire de 10 à 12 0/0 à partir du 1^{er} juin 1912 ; cette réforme est évaluée pour la seule Compagnie Transatlantique à une augmentation de dépenses d'environ 500.000 fr. par an, et pour l'ensemble de l'armement à environ 5 millions ; sans compter les versements supplémentaires : c'est-à-

dire 6 fr. 50 0/0 de cette somme à la caisse des maladies et à la caisse de Prévoyance.

Mais ce que le comité des armateurs se refuse à examiner, c'est une tarification générale des salariés, ce qui ne rentre d'ailleurs pas dans ses attributions, sans tenir compte des variations des conditions d'engagement et des salaires dans les différents ports.

Cette question est à régler par chaque armateur avec son équipage, car : « les entreprises généralement modestes, qui se livrent à la navigation cotière ou à la petite pêche, par exemple, ne réclament pas de leurs équipages le même genre de services que les Compagnies exploitant des paquebots rapides de luxe ; elles ne les rémunèrent pas non plus de la même façon. Il ne serait pas équitable qu'elles y fussent contraintes et elles ne seraient pas en mesure de le supporter. »

D'autre part, l'exagération des taux est manifeste ; le calcul des frais supplémentaires ainsi occasionnés serait pour une seule Compagnie de 1.402.348 francs et il ne faut pas oublier les charges nouvelles que les armateurs sont tenus de supporter tant par l'élévation du prix de charbon, que par les lois récentes sur la caisse des Invalides, la caisse de Prévoyance, la réglementation du travail à bord.

Quant au repos hebdomadaire, il est réglé par l'art. 28 de la loi du 17 avril 1907 ; d'après l'art. 47, ces prescriptions sont d'ordre public. Et, pour ce qui est de la sentence Ditte on ne peut oublier que son effet est forte-

ment atténué par les jugements des tribunaux de commerce du Havre du 7 mars 1911 et de Rouen en 1912 (1), en ce qui concerne l'ensemble de l'armement. Les compagnies, qui ont été parties au compromis s'y conformeront uniquement parce qu'elles en ont pris l'engagement d'honneur. Il en est de même pour l'heure de nettoyage ; l'article 25, 5^e alinéa est d'ordre public, toute dérogation est impossible.

Quant à la question du désarmement le président du comité des armateurs ajoute, dans sa lettre aux ministres que : « les départements compétents seront peu disposés sans doute soit à favoriser la navigation fictive pour le calcul des pensions de la caisse des Invalides, soit à payer des compensations d'armement à des navires, qui devraient normalement être désarmés. »

Les inscrits par ailleurs n'ont pas à s'inquiéter de la diminution des effectifs, la réglementation à cet égard étant précise et fixée par les articles 21 à 30 de cette même loi de 1907.

Ce sont les inscrits eux-mêmes, qui ont insisté auprès du Parlement pour que la loi intervint souverainement dans la solution de cette question. Par là ils ont créé un obstacle aux arrangements contractuels qu'ils paraissent souhaiter aujourd'hui.

Reste la délivrance des certificats : il est légitime que les bons serviteurs demandent et obtiennent des certificats de nature à favoriser leurs embarquements futurs.

(1) Voir page 62.

Le fait de ne pas présenter de tels certificats sera toujours un état d'infériorité.

La lettre de M. Charles-Roux, ainsi exposée dans ces grandes lignes, nous semble une réponse, fortement motivée, aux prétentions syndicales. Néanmoins l'agitation allait sans cesse grandissante dans les milieux maritimes et en particulier au Havre ; le mouvement qui semblait se préparer dès le mois d'avril, paraissait chaque jour s'accroître. On annonçait la grève lors du départ de l'un des grands paquebots.

Effectivement le 9 juin 1912, au moment où le paquebot transatlantique postal, *la France* devait quitter le Havre pour se rendre à New-York, les chauffeurs et soutiers et un certain nombre de matelots, soit, en tout environ 300 hommes, envoyèrent des délégués chez l'agent général de la Compagnie pour réclamer une augmentation de salaires. Les chauffeurs exigent, par mois, 30 francs de plus et les soutiers et matelots 20 francs. Cette mise en demeure brutale était accompagnée de cette déclaration : que, si la Compagnie ne faisait pas immédiatement droit à ces revendications, les chauffeurs, soutiers et matelots refuseraient tout travail et n'embarqueraient pas.

Ces pourparlers ne pouvant aboutir immédiatement tous les marins du paquebot quittent leur bord. *La France* ne peut donc effectuer son départ pour New-York. Le soir même les marins de *La France* et les autres inscrits présents dans le port du Havre se réunissent à la

Maison du Peuple : « déclarent la grève immédiate et générale et chargent le bureau syndical d'en informer tous les autres ports et les autorités ». Cette fois encore le gouvernement semble résolu à sévir avec énergie, quoiqu'il n'ordonne pas immédiatement des poursuites générales. Mais dès le 12 juin le conseil des Ministres décide, malgré les menaces du citoyen Rivelli, secrétaire de la Fédération, que *La Provence* partirait pour New-York avec un équipage de matelots de l'Etat... et ce même jour, on apprend que 10 marins du *Saint-Barthélémy*, qui avaient débarqué alors que le navire était en escale passeraient devant le tribunal maritime, sur la plainte en désertion déposée par la société navale de l'Ouest. A l'audience du 18 juin, ils se voient condamnés à 7 jours de prison avec sursis et à la perte de leurs salaires.

Le 18 juin, les inscrits de Marseille déclarent se solidariser avec leurs camarades du Havre et votent la grève, qui doit devenir effective dès le lendemain. Tous les autres ports se joignent au mouvement. Conformément à cette décision les inscrits débarquent ; 12 inscrits du paquebot postal *Ville de la Ciota*, qui devait partir ce jour à midi pour Alexandrie quittent leur bord sans préavis et sont immédiatement l'objet de poursuites. Les équipages du *Rhône*, *Magali*, *Ville de Barcelone* et *Ville de Bastia* se rendent au contraire aux bureaux de la marine, nous dit l'*Humanité* : « pour se faire débarquer dans les formes légales ».

Le 20 juin on apprend que des poursuites sont enfin intentées au Havre contre 233 marins du steamer *La France*, qui les premiers ont quitté leur bord ; ils se voient condamner à 15 jours de prison sans sursis (le 29 juin).

De même à Bordeaux on poursuit 12 marins du *Sephora Worms* pour répondre du délit de désertion au moment du départ de leur navire.

Bref, des poursuites sont exercées partout, elles sont partout suivies de condamnations sauf à Cette, où les marins du *Medjerda* se voient acquittés, à la surprise générale (1).

Le gouvernement ne s'en tient pas seulement aux actes répressifs. Après avoir assuré les départs des paquebots postaux avec des marins de l'Etat, il s'efforce d'apaiser le conflit et propose son arbitrage aux Compagnies et aux inscrits. Mais ces derniers ne veulent pas en accepter toutes les conditions, ni même toutes les conséquences. Ils refusent de reprendre le travail immédiatement, c'est-à-dire aussitôt le compromis signé et d'autre part font connaître qu'ils ne se soumettraient à aucune sentence arbitrale si elle n'était ratifiée par leur Assemblée Générale.

Les Compagnies déclinent la proposition gouvernementale. Après avoir exposé que le point de départ de la grève était un acte délictueux puni par les lois pénales

(1) *Débats*, 26-6 1912.

françaises, que dans ces conditions, un tel conflit ne se prêtait guère à un arbitrage ; elles déclarent ne pouvoir accepter que l'arbitrage établi par la loi du 22 juillet 1909 et le décret réglementaire du 17 août 1911. Mais l'attitude des inscrits met un double obstacle à leur application ; ils ont refusé systématiquement, au moment des élections du Conseil permanent d'arbitrage, établi par ces textes législatifs, de désigner leurs représentants et, d'autre part, leurs syndicats ont déclaré ne pas vouloir accepter l'arbitrage de ce Conseil permanent.

Les Messageries Maritimes seules acceptent la proposition, car elles y sont contraintes par leur cahier des charges ; mais les inscrits s'y refusent parce que cette Compagnie leur impose un délai pour répondre et qu'il leur est impossible, d'autre part, d'accepter la reprise du travail avant que la sentence arbitrale ne soit rendue ».

Vers la fin du mois de juillet le nombre des grévistes diminuant sans cesse, les chefs du syndicat accourent à Paris et là, mènent avec l'aide des dirigeants de la C. G. T., une campagne des plus ardentes, en faveur d'un mouvement qui peut dès lors être considéré comme avorté. Mais bientôt ils doivent en constater l'échec ; déjà à Bordeaux, par exemple, les équipages des courriers de l'Amérique du Sud sont remontés à bord.

Le citoyen Rivelli cependant ne perd pas courage et donne aux équipages de suprêmes conseils dans les réunions publiques « tant au point de vue syndical qu'à celui de l'attitude qu'ils doivent avoir en cours de

voyage ». « Ne t'occupe pas de la pression, dirons-nous au chauffeur ; brûle le charbon ; emplis les foyers, mais emplis-les de telle façon qu'il ne puisse plus y avoir de tirage. Assieds-toi, dirons-nous au soutier, ne fournis pas de charbon, et si de là-haut on te hèle : « Eh quoi ? » Réponds que tu as la migraine ! » Telles sont les paroles rapportées par la *Bataille Syndicaliste* ; elles ne contribuent qu'à compromettre encore davantage une cause déjà mauvaise ; mais les inscrits se sont ressaisis, ils restent sourds à de pareils conseils ; ils ont pour la plupart repris le travail et font loyalement tout leur devoir. Le 2 août 1912, les inscrits syndiqués du Havre croient utile de « décider la reprise du travail après 54 jours de lutte, sans abandonner pour cela leurs revendications ».

Mais à Marseille, il y a encore des grévistes.

Et le 22 août, à la suite d'une démarche de ses marins, la Compagnie des Messageries Maritimes déclarait qu'elle était prête à accepter de nouveau le principe d'un Comité d'arbitrage, mais toujours sous les mêmes conditions : le travail reprendrait immédiatement avant même que l'arbitrage ne soit rendu ; les inscrits s'engageraient comme la Compagnie à se soumettre à l'arbitrage rendu, quel qu'il fût. Les marins cette fois acceptent les conditions.

Trois conseillers d'Etat sont choisis comme arbitres, les prétentions des inscrits sont rejetées, car « Etant données les conditions actuelles de l'industrie maritime,

il n'apparaît pas que la dite Compagnie soit à même d'accueillir dans une plus large mesure les réclamations formulées par les inscrits maritimes, aux termes de leur lettre du 15 février 1912 ».

On s'en tient donc à l'augmentation de salaires accordée par la Compagnie le 1^{er} juin.

Les inscrits cette fois se soumettent. Ils y sont forcés moralement puisqu'ils ont accepté l'arbitrage sans restriction, et ils y sont forcés matériellement parce que le nombre des grévistes intransigeants diminuait de jour en jour.

Ainsi se terminait il y a quelques mois à peine la dernière grève des inscrits maritimes. Elle était motivée par une demande d'augmentation de salaires ; mais elle avait le tort d'éclater au lendemain du jour où les armateurs venaient d'accorder à leurs employés d'importantes concessions. Mais disent les grévistes « sans qu'ils fassent aucun sacrifice pour la raison bien simple que depuis le mois de janvier au moins tous les armateurs ont augmenté le prix du fret de 10 0/0 (Réponse du Comité National au Comité Central des Armateurs, 29 juin 1912) ». Evidemment, ils se livrent à l'industrie, c'est pour en retirer un bénéfice et il leur faut au préalable couvrir tous leurs frais. Ils font de l'armement et non pas du yachting.

Et ici nous devons constater que cette grève de 1912 fut la seule grève générale qui éclata depuis le contrat du 24 août 1900 pour une question d'augmentation de salaires.

Et cependant à combien de grèves depuis lors avons-nous assisté dans notre malheureuse marine marchande ; nous ne reviendrons pas sur une trop longue énumération. Constatons qu'elles furent fréquentes : elles furent si nombreuses que les inscrits doivent aujourd'hui constater qu'à chaque nouvelle grève ils s'aliènent de plus en plus la sympathie du public. S'ils ne veulent pas compromettre définitivement leur cause, et la cause de l'inscription maritime, ils n'ont plus une faute à commettre.

Ils doivent rentrer dans le calme, chasser de leur sein les gréviculteurs professionnels, et aider de tous leurs efforts à la prospérité de notre marine marchande, que de tels mouvements font décliner chaque jour. « Sinon, ils auront tué la poule aux œufs d'or », suivant l'expression de M. l'amiral Besson (1).

9° *Grève des marins pêcheurs.*

S'il nous a semblé utile de traiter dans un chapitre à part, de la grève des marins pêcheurs, ce n'est pas seulement parce que leurs conditions d'existence et de métier diffèrent absolument de celles des marins de commerce ; mais surtout parce que, traitant de cette matière au point de vue pénal, nous verrons que leur situation juridique ne peut se comparer à celle des inscrits

(1) *Petit journal*, 1^{er} mars 1910.

maritimes faisant de la navigation soit sur des paquebots, des grands voiliers ou des cargoboats.

Les premiers conflits de pêcheurs eurent pour cause, ce qu'on est convenu d'appeler la crise sardinière et atteignirent particulièrement nos braves populations des côtes de Bretagne. Tous les rivages s'étendant de la pointe du Croisic à celle de Pen Marc'h et à la pointe du Raz sont habités par des marins, qui se livrent le plus souvent à la pêche de la sardine ; et c'est dans cette région que se trouvent les ports de la Turballe, Concarneau, Douarnenez et Audierne. Cette pêche est pour eux le seul moyen d'existence, car dans cette région à population très dense, la terre, souvent peu fertile, ne nourrit pas son homme.

Or, en 1903, les pêches cessèrent tout à coup d'être fructueuses, le poisson déserta ces régions et ce fut pour tous ces marins la misère ; plusieurs usines fermèrent leurs portes et d'autres durent arrêter leur développement et restreindre leur production. Tandis que s'organisait à Paris et dans toute la France des fêtes de charité au bénéfice des pêcheurs bretons.

Quelques années plus tard, et en particulier en 1909 se produisit le phénomène contraire ; l'abondance du poisson ; l'offre devenait supérieure à la demande ; les pêcheurs se voyaient contraints ou de jeter à la mer le produit de leurs pêches ou de les vendre aux usiniers à des prix dérisoires : ils ne pouvaient réussir à couvrir leurs frais d'achat de rogue et de filets ; la crise persistait.

Mais il ne s'agit plus ici d'un conflit entre employeurs et employés ; comme par exemple entre des armateurs et leurs équipages ; mais bien d'un conflit ayant des causes économiques et échappant à l'appréciation des parties en litige. La lutte est entre producteurs et consommateurs ; entre pêcheurs et propriétaires d'usines de sardines. Ce fut d'abord à l'occasion de la grève des soudeurs qu'éclata la grève, car le malaise était général dans cette industrie et se manifestait de toutes parts.

Les soudeurs, individus qui sont chargés de la fermeture des boîtes de sardines, se soulèvent à Concarneau en juillet 1909 et occasionnent une véritable émeute, parce qu'ils veulent empêcher leurs patrons de se servir des machines à souder. Et tels les tisserands de Lyon, qui un siècle auparavant voulaient jeter dans le Rhône, Jacquard coupable d'avoir inventé la machine à tisser ; ils crient eux aussi : « A bas la machine », attaquent, pillent les usines et détruisent ces nouveaux instruments de lutte économique.

Les pêcheurs interviennent et refusent de livrer du poisson aux usines, qui prétendent se servir de ces nouvelles machines ; les usiniers ripostent et déclarent le lock-out ; ils décident de fermer toutes leurs usines et de ne plus acheter de poisson.

Le ministre du Travail, M. Viviani, accourt à Quimper ; il convoque les délégués des deux parties et pour calmer les esprits, les employeurs s'engagent : « à n'introduire, jusqu'à la fin de la discussion nécessitée par l'élabora-

tion du contrat, aucune machine nouvelle dans leurs usines sise dans la région de Concarneau » (Quimper 29 juillet 1909).

Ces incidents ne pouvaient arrêter une crise ayant des causes plus profondes ni résoudre un problème malheureusement complexe, c'était une simple trêve ; les pêcheurs ne pouvaient toujours pas écouler leur pêche et quand ils y réussissaient c'était à des prix beaucoup trop minimes, ne leur permettant pas d'en tirer bénéfice. Dès le 30 août les pêcheurs de Camaret se voient contraints sinon de se mettre en grève, du moins de ne plus pêcher. A Pen Marc'h à la même époque le prix du mille descend à 1 fr. 25, puis les usiniers débordés refusent d'acheter, les pêcheurs décident encore de ne plus pêcher — ceux de Belle-Isle agissent de même ; mais les uns et les autres reprennent bientôt la mer.

Enfin, dès le premier octobre, éclate à Douarnenez le mouvement que l'on devait craindre : un certain nombre de pêcheurs n'ayant pu vendre leur poisson aux usines sardinières, qui ne pouvaient absorber la totalité d'une pêche très abondante, les marins pêcheurs font « battre » au son du tambour que nulle barque ne sortirait plus. Puis une foule de mille à douze cents pêcheurs se forme en cortège pour aller donner l'assaut aux usines, afin de forcer les « friteuses » ou femmes qui procèdent au nettoyage de la sardine, à abandonner le travail. Toutes les usines reçoivent la visite des émeutiers et sont saccagées.

Suivant la décision prise tous les bateaux sardiniers restent au port ; les pêcheurs qui rentrent avec leurs bateaux chargés de maquereaux sont empêchés de le vendre et doivent le donner ; des thonnières, qui avaient vendu leur pêche, se voient empêchés par les marins de débarquer et doivent quitter le port, sous la protection des torpilleurs venus de Brest. Les grévistes votent un ordre du jour déclarant qu'aucun thon ne doit être acheté avant la vente complète de la sardine.

Le préfet du Finistère intervient à la suite de nouvelles émeutes ; il demande aux usiniers afin d'éviter à l'avenir de tels incidents de renoncer pendant une semaine à l'achat du poisson. Mais l'un d'eux riposte : « La question ici, Monsieur le Préfet, dépasse ma personnalité, il s'agit d'assurer le respect de la loi et du droit : droit pour les malheureux thonnières de vendre leur pêche, droit pour les fabricants de l'acheter et de travailler... Nul ne doit se dérober aux responsabilités nécessaires, ajoute-t-il, ensuite, la loi est au-dessus des préfets et des ministres (1). »

M. Chéron, sous-secrétaire d'Etat à la marine, accourt lui-même à Douarnenez et le 11 octobre réussit à rapprocher les 2 parties et à leur faire accepter le principe d'une commission mixte composée de 6 délégués des marins pêcheurs et de 6 délégués des fabricants de conserves, présidée par lui-même. Il leur fait signer un contrat qui met momentanément fin au conflit :

(1) *Débats*, 10 oct. 03.

« La commission mixte, y est-il dit, sera chargée d'étudier et de solutionner toutes les questions qui mettraient en rapport les fabricants et les pêcheurs. Les parties en présence s'engagent de bonne foi à apporter tout l'esprit de conciliation nécessaire, pour que toutes les questions, qui se poseront, soient résolues au double point de vue de la protection de l'industrie nationale et de la rémunération humaine du travail.

En conséquence les parties décident : 1° Que les marins reprendront immédiatement la mer ;

2° Que les usines rouvriront demain lundi.

Les pêcheurs s'efforceront de limiter la production à la puissance d'absorption des usines et de leur côté, les fabricants feront le plus grand effort pour payer le poisson un prix aussi élevé que possible, suivant sa grosseur et sa qualité... Il est convenu que la vente du thon et des autres poissons ne subira pas d'entraves... »

Puis ayant harangué la foule du haut du balcon de son hôtel et dit aux pêcheurs qu'ils étaient des « braves gens, des courageux pères de famille », que leurs revendications étaient des plus légitimes, il s'en fut à Paris.

Mais les marins annoncent bientôt qu'ils vont déposer leur rôle de pêche et désarmer leurs bateaux et le Comité de grève menace, en présence de ces événements de donner sa démission.

Néanmoins le 14 octobre est conclu un contrat élaboré au sien de la commission mixte et M. Chéron s'em-

presse de revenir à Douarnenez pour y apposer sa signature.

Il est décidé : « que les bateaux ne pêcheront pas plus de 8.000 sardines chacun par jour.

Que le minimum du prix d'achat sera de 7 francs le mille.

Les fabricants feront leur possible pour prendre la totalité jusqu'à concurrence de 3.500.000... »

Ainsi se terminaient ces pénibles incidents de Douarnenez, qui ne peuvent se comparer aux conflits habituels du capital et du travail.

Les patrons pêcheurs comme les marins qu'ils emploient souffrent du même malaise car ils ne sont pas en lutte.

Il nous importe d'indiquer brièvement ici quelle est leur situation normale.

En général les bateaux sardiniers sont montés par le patron et six hommes ; le profit de la pêche est divisé en deux parties ; l'une est la part du bateau, qui va entièrement au patron, l'autre est la part du travail, qui est divisée en portions égales entre toutes les personnes embarquées.

Si la pêche hebdomadaire a rapporté 300 francs, soit, par exemple, 60.000 à 5 francs le mille, il revient à chaque marin 21 fr. 40 et au patron 171 fr. 40 ; c'est-à-dire sa moitié plus sa part de pêche.

Sa situation paraît bien supérieure à celle des autres pêcheurs ; cependant il n'en est rien. Le plus souvent

ses frais absorbent la plus grande part du bénéfice, parfois même la totalité, car il doit fournir, outre le bateau, les filets et la rogue. Or, les filets, il doit fréquemment les renouveler surtout quand des marsouins (1) viennent les démolir en chassant le poisson.

Mais ce qui lui est particulièrement onéreux c'est la rogue, les œufs de morue, dont il se sert comme appât pour attirer le poisson. Ce produit préparé en Norvège est accaparé par de gros négociants, qui réalisent des bénéfices considérables et vendent le baril de 120 kilogrammes environ jusqu'à 115 et même 130 francs. Le patron doit souvent dans sa semaine, du seul fait de la rogue, dépenser une centaine de francs. Aussi tout compte fait, ses bénéfices sont des plus minimes et il doit tout comme son marin économiser de l'argent pour les mois d'hiver.

Mais il ne faudrait pas croire non plus que les fabricants de conserves tirent grand avantage de cette situation, leur industrie n'est guère florissante et a été fortement atteinte par la disette de poisson de ces dernières années ; ils luttent péniblement contre leurs concurrents espagnols et portugais et plusieurs d'entre eux ont dû fermer leurs usines.

Il s'agit bien là d'une véritable crise économique et nous ne voudrions pas ici, malgré les scènes de violence dont nous avons été parfois témoins, prononcer un ré-

(1) Cétacé du genre des dauphins.

quisitoire contre de malheureux pêcheurs qui le plus souvent sont à plaindre ; dont le courage, l'énergie et la bravoure sont proverbiales et s'imposent à l'admiration de tous.

Grève des Chalutiers.

Quelques mois après, le 8 décembre 1909, était déclarée à Lorient une autre grève qui cette fois encore atteignait l'industrie de la pêche, mais présentait des conditions juridiques bien différentes, car il s'agissait d'un conflit entre l'armement à la pêche et ses marins, c'était la grève des chalutiers à vapeur. Elle ne fut pas très importante, quant au nombre des marins, car le port de Lorient ne comptait qu'une vingtaine de ces bateaux dont la jauge brute ne dépassait guère 150 à 200 tonneaux.

Elle ne devint effective que le mardi suivant 14 décembre ; car c'est ce jour que chauffeurs et soutiers se firent débarquer aux bureaux de l'inscription maritime.

L'administrateur de la marine convoqua les armateurs, l'inspecteur de la navigation, les équipages, mais ces convocations restèrent sans résultat.

Les inscrits réclamaient un chauffeur ou un soutier supplémentaire de façon à réduire le quart à 4 heures et ils se basaient, pour justifier cette réclamation, sur l'art. 25 de la loi de 1907 et l'art. 5 du décret du 20 septembre 1908.

Au bout de quelques jours une détente se produit : le *Bisson* et le *Ducouëdic* partent pour la pêche dans les mêmes conditions que précédemment avec le même équipage. La *Stella* se dispose à suivre l'exemple, quand l'inspecteur de navigation lui refuse l'autorisation qu'il venait d'accorder aux deux autres bateaux, pour cause d'insuffisance d'équipage. L'*Albatros* quitte Lorient pour se faire réparer à Nantes et reçoit de l'inspecteur de cette ville l'autorisation de pêcher, sans augmenter son équipage. Il en est de même du *Keriado* à Saint-Nazaire ; mais son permis comportait certaines réserves, dont il obtint de la commission d'appel prévue par la loi la suppression. Grâce à cette dernière décision se terminait une grève, qui avait duré un mois, sans aucun avantage pour les inscrits.

Mais l'une des sociétés de pêche décidait que ses bateaux quitteraient Lorient et seraient désormais armés à Saint-Nazaire.

Quant à l'art. 25 de la loi dont faisaient état les grévistes, il n'est pas applicable aux navires armés à la pêche nous dit l'art. 32. D'autre part, l'art. 5 du décret de 1908 énonce que le service des machines sera assuré par deux quarts « lorsque la durée normale du voyage pour se rendre sur les lieux de pêche » est inférieure à 48 heures ; tel est bien le cas pour les chalutiers lorientais ; qui ne vont jamais plus loin que les Iles Sorlingues.

L'équipage pouvait arguer de l'insuffisance d'effectif et réclamer un soutier supplémentaire, non pour aug-

menter le nombre des quarts, mais pour éviter le surmenage et la fatigue.

L'inspecteur doit s'assurer « que l'effectif est suffisant... » nous dit cette loi bienfaisante; il est donc souverain juge; ce bref récit a suffi à nous en convaincre. Qu'il lui en soit rendu grâces!

Grève des Terrenewas

Mais durant ces dernières années, c'est parmi les pêcheurs de Terre-Neuve, les « terrenewas », que se manifesta le plus violemment le mouvement syndicaliste. Le 18 janvier 1910, les représentants des armateurs et des inscrits avaient signé, en présence de M. Chéron, une charte partie; mais trouvant qu'elle « ne donnait qu'incomplètement satisfaction aux desiderata des inscrits; il fut décidé au XVIII^e degré à Saint-Nazaire, d'exiger des armateurs de nouveaux avantages. Aussi, dès le début de février 1911, M. Rivelli vient à Saint-Malo pour provoquer de l'agitation parmi les marins des grandes pêches. Il fait savoir que les matelots n'accepteraient pas la charte-partie des armateurs; un tiers des équipages de quatre terre-neuviens fait aussitôt défection, d'autres, au contraire, acceptent de toucher leurs avances de campagne; c'était les premières manifestations d'un mouvement que nous verrons persévérer et même s'accroître pendant fort longtemps.

On apprend bientôt qu'à Cancale l'agitation est grande

parmi les inscrits ; la plupart refusent de s'engager et décident de s'opposer à tout départ. Des émeutes se produisent, la situation est grave.

Le 5 mars, M. Saint, préfet d'Ile-et-Vilaine fait afficher en ville l'avis suivant :

« Le préfet d'Ile-et-Vilaine et le directeur de l'inscription maritime, dans le désir de calmer les inquiétudes des marins pêcheurs de Cancale prennent l'engagement d'honneur qu'aucun bâtiment destiné à la pêche sur les bancs de Terre-Neuve ne quittera le port de Cancale avant le 14 courant. »

D'après la charte-partie signée en 1910, nous dit M. Pawlowski (1), l'équipage a droit au tiers des recettes. Il reçoit des avances qui atteignent 550 francs environ par homme, dont moitié au marin engagé, le jour de la revue d'armement, moitié à verser à la femme ou à la famille, après le départ sur signature de l'inscrit. Le complément après vente des poissons est payé au terre-neuva à son retour. Comme il serait injuste de payer le paresseux comme le travailleur, les pêcheurs reçoivent une somme par mille de poissons pêchés. Etant donné l'impossibilité pratique de compter chaque morue, et la nécessité d'établir une moyenne, il demeure entendu que mille morues équivaldront à 30 quintaux (le quintal malouin étant de 55 kilogrammes, 50 kilogrammes de poisson et 5 de sel) soit 1.600 kilogrammes. Il est tenu

(1) *Débats*, 9 mars 1911.

compte également, pour l'établissement des bordereaux, du prix de la vente effectuée.

En moyenne, sur ces bases, les Terreneuvas gagnent 950 francs pour 7 mois de campagne.

Les pêcheurs demandent désormais que le mille de poissons soit équivalent à 25 quintaux soit 1.375 kilogr. Les exigences devaient élever la somme à payer par l'armateur de 5.000 à 6.000 francs.

Les armateurs de Cancale dès les premiers jours, consentent à abaisser l'équivalence du mille à 28 quintaux ; mais Cancale n'a que 30 bateaux montés par 700 hommes sur 10.000 Terreneuvas.

L'accord se fait enfin à 27 quintaux après 99 jours de pourparlers. Puis Rivelli se dirige vers Saint-Malo espérant renouveler les incidents de Cancale et obtenir des armateurs de malouins des concessions analogues ; ce fut en vain.

Les armateurs de Cancale décidèrent que leurs bateaux de pêche auraient désormais Saint-Malo comme port d'attache.

Et comme dernier écho de la grève on apprend que le 16 mars 1911, M. Rivelli défendait devant le tribunal maritime de Saint-Malo un jeune Cancalais qui, au moment des troubles avait laissé partir son navire, le *Saint-Anne* ; mais le jeune marin fut condamné pour désertion à 40 jours de prison, avec sursis toutefois, à raison de son jeune âge (1).

(1) *Petit journal*, 8 nov. 1911.

Enfin, en 1911 les armateurs à la grande pêche des ports de Saint-Malo, Saint-Servan, Cancale et Granville tiennent à Saint-Malo une réunion, au cours de laquelle, ils décident de modifier d'une façon assez sensible la charte qui avait servi aux engagements des terreneuvais pour la campagne de pêche 1911.

La principale modification concerné les salaires dont la base est changée complètement.

Il ne s'agit plus désormais des 27 quintaux cancalais, 30 pour Saint-Malo et 33 pour certaines goélettes coloniales.

Désormais les marins d'un navire toucheront 24 0/0 sur le produit net de la morue pêchée, qui serait partagé dans la proportion de 5/9 pour le patron du doris et de 4/9 pour l'« avant », à moins d'arrangement entre eux.

Les salaires du capitaine ou patron de pêche, du second, du saleur, des novices, mousse et cuisinier seront, en outre, payés par l'armateur sur une base nettement précisée.

La charte-partie, ainsi modifiée deviendra plus claire, et les pêcheurs même illettrés, sachant ce qu'ils ont pêché pourront facilement établir leurs comptes.

A la suite de ces décisions, une certaine agitation se manifesta dans les ports de pêche; les hommes refusèrent longtemps de signer leurs engagements; mais la grève fut évitée quoique les départs pour Terre-Neuve aient subi un certain retard.

CHAPITRE II

LES INSCRITS MARITIMES PEUVENT-ILS SE GROUPE EN SYNDICATS ?

De ce long historique il ressort, que si durant longtemps, les inscrits maritimes n'ont pas revendiqué le droit de se mettre en grève ; ils ont depuis quelques années usé de cette arme avec une telle fréquence, que cette agitation continuelle, ces incidents répétés ont revêtu pour notre commerce national l'apparence de véritables désastres et il apparaît à toute personne non prévenue que notre marine marchande ne peut subsister au milieu d'une telle agitation.

Mais il ressort aussi que l'attitude du gouvernement en présence de ces événements a totalement varié suivant les époques et qu'on ne peut en déduire une théorie générale.

Certains ministres répriment ces mouvements grévistes ; tandis que d'autres déclarent ne pas vouloir ap-

pliquer la loi pénale et que d'autres enfin soutiennent que ces grèves sont licites et autorisées par notre récente législation ouvrière.

Il importe donc d'examiner les différents textes actuellement en vigueur, soit ceux qui concernent spécialement les inscrits maritimes, soit ceux qui s'appliquent en général aux ouvriers de toutes professions, pour voir s'ils peuvent concorder et se juxtaposer, ou si, au contraire, s'appliquant à des cas différents il n'est pas de conciliation possible.

Et d'abord, dira-t-on, les grèves sont une conséquence toute naturelle du droit de se syndiquer ; ces deux droits sont indissolublement liés. L'interdiction de faire grève doit comporter aussi interdiction de se syndiquer. En fait il est sans doute rendu plus aisé à des individus réunis en syndicats de se concerter et de s'entendre pour refuser collectivement le travail. Mais ces droits sont-ils absolument connexes. Les syndicats sont autorisés et composés suivant la loi du 21 mars 1884 et rien dans cette loi ne peut apparaître comme contraire au régime disciplinaire maritime, réglé par le décret loi du 24 mars 1852. Aussi quand se forma à Dunkerque en 1892 « l'Union Syndicale des Marins Réunis de France », il fut remis à chaque membre syndiqué un livret, qui reproduisait sur la première page et *in extenso* le texte de la loi sur les syndicats professionnels. En agissant ainsi le capitaine Clément Dupon n'avait certes d'autre but que de manifester sa ferme intention de s'en tenir aux termes

mêmes des lois en vigueur. Mais il n'était fait nulle part allusion au droit de coalition.

« Les syndicats professionnels ont exclusivement pour objet, dit l'art. 3, l'étude et la défense des intérêts économiques, industriels, commerciaux et agricoles. »

Or, il n'est rien dans cette affirmation, qui puisse permettre de déclarer cette loi contraire au régime disciplinaire des marins. Aussi quand M. Félix Faure fut chargé de reviser le décret de 1852 il consulta en outre les chambres de commerce, les syndicats de marins. Car, disait-il dans son rapport inscrit au *Journal Officiel* du 17 juillet 1889, ces assemblées organisées en syndicats professionnels, ont une existence légale, et comme telles, doivent être tenues pour mandataires des marins ou des mécaniciens, quelle que soit la forme de leur élection.

La question fut cependant très vivement discutée au Musée Social, à la section des Associations coopératives et ouvrières (1).

M. Eugène Rostand contestait le droit pour les inscrits maritimes de former des syndicats professionnels ; et, après avoir montré par les faits « à quelles conséquences funestes a conduit dans le plus grand port maritime du pays l'exercice de ce prétendu droit syndical » déclare qu'à son avis :

« 1° Ce n'est pas une profession que d'être inscrit ma-

(1) *Musée social*, sept. 04.

ritime, c'est une condition légale, réglée par une législation spéciale ;

2° Les inscrits maritimes ne peuvent bénéficier du droit commun, bénéficiant d'un régime exceptionnel qui :

- α) Les garantit contre la concurrence des étrangers ;
- β) Leur assure des pensions de retraite, etc. ;

3° Les inscrits maritimes ne sont pas admissibles à constituer des syndicats, puisqu'ils sont soumis à une discipline quasi-militaire, qui est incompatible avec l'exercice des droits des syndiqués.

L'objection faite par M. Robert Picot, qu'il ne peut être interdit à des pêcheurs ou des bateliers de former des syndicats, ne porte pas, ajoutait-il : Ce sont là des professions ; si des inscrits s'y vouent, ils peuvent en tant que bateliers ou pêcheurs se grouper en syndicats, en tant qu'inscrits ils ne le peuvent pas. »

Mais M. Léon de Seithac riposte aussitôt et fait observer que cette condition d'être inscrits ne leur assure pas à elle seule de moyens d'existence, qu'elle a besoin d'être accompagnée de l'exercice d'une profession telle que celle de pêcheur et de marin du commerce, qui sont de véritables professions, par lesquelles le droit syndical leur est utile.

Quant à l'objection tirée de ce fait que les inscrits ne peuvent bénéficier du droit commun syndical, puisqu'ils jouissent d'un régime exceptionnel, qui les garantit contre la concurrence des étrangers et leur assure des pensions

de retraite, il est aisé de répondre : Ils ne sont pas les seuls ouvriers français dans ce cas. En ce qui concerne la concurrence, les décrets du 10 août 1899 relatifs aux conditions du travail dans les marchés passés au nom de l'Etat, des départements et des communes stipulent dans leur art. 1^{er} que les cahiers des charges « devront contenir une clause par laquelle l'entrepreneur s'engagera à... n'employer d'ouvriers étrangers que dans une proportion fixée par l'administration selon la nature des travaux et la région où ils sont exécutés. »

Jamais on n'a pu soutenir que cette clause eut pour effet de dépouiller du droit syndical les ouvriers de ces chantiers.

Nous n'insisterons pas sur la question de la retraite, appliquée dès 1894 aux ouvriers mineurs, elle existe désormais pour tous les ouvriers français, en principe. Et il n'a pas été nécessaire de supprimer le droit de grève pour rendre inapplicable la loi du 5 avril 1910.

D'ailleurs les armateurs eux-mêmes ne contestent nullement ce droit aux inscrits. M. de Rouviers, secrétaire général du comité central consulté à ce sujet, déclare : « 1° Les gens de mer soumis au régime spécial de l'inscription maritime peuvent-ils former des syndicats purement professionnels en vertu de la loi du 20 mars 1884 ? Je réponds oui sans aucun doute, la loi et la pratique sont d'accord en cela. »

Mais dans toutes les affirmations du droit syndical pour les inscrits figure toujours la même restriction ; elle con-

cerne les articles de la loi de 1884 qu'on peut à juste titre considérer comme une extension de la loi de 1864 sur les coalitions.

Ces articles ne sont qu'un complément de la loi antérieure et ne peuvent en être séparés ; ils ne s'appliquent qu'en tant que s'applique elle-même la loi de 1864.

Et ici nous avons spécialement en vue l'article 1^{er} de la loi sur les syndicats professionnels, qui déclare abrogé l'article 416 du Code pénal ; qui punissait : « tous ouvriers, qui à l'aide d'amendes, défenses, prescriptions, interdictions prononcées par suite d'un plan concerté auront porté atteinte au libre exercice de l'industrie ou du travail. »

On ne peut en effet concevoir, sous quelque législation que ce soit, que l'équipage prétende mettre en interdit le capitaine ou un officier ou déclare refuser d'obéir aux ordres soit d'un chef mécanicien, soit même d'un maître d'équipage.

Il n'y a pas seulement dans ce cas « atteinte au libre exercice de l'industrie ou du travail » il y a atteinte à une autorité, qui doit demeurer à bord incontestée et incontestable, qui doit être souveraine.

Mais qu'un inscrit maritime continue après son embarquement à figurer sur les registres d'un syndicat, à acquitter ses cotisations, à verser à une caisse de secours ou de retraite, rien ne s'y oppose.

Aussi adoptons-nous résolument les conclusions de la

section du Musée social et croyons-nous pouvoir déclarer :

« Qu'en tout temps le droit syndical subsiste, mais seulement dans celles de ses manifestations qui ne sont pas incompatibles avec le régime spécial de l'inscription maritime ».

CHAPITRE III

LES INSCRITS MARITIMES ONT-ILS LE DROIT DE GRÈVE ?

1° *Le refus collectif de figurer sur un rôle d'équipage.*

Mais les inscrits maritimes peuvent-ils eux user de la loi du 25 mai 1864, c'est-à-dire ont-ils la faculté de se mettre en grève, sans encourir de sanctions pénales.

Il importe de rappeler que cette loi n'a eu d'autre but que de supprimer un délit : la coalition. Son effet est beaucoup plus restreint qu'on ne le croit généralement ; comme nous l'avons déjà fait observer au début de cette étude, elle laisse subsister toutes les conséquences civiles qui découlent tout naturellement du contrat de travail.

En effet, elle déclare abrogés les articles 414, 415, 416 anciens du Code pénal, déjà modifiés d'ailleurs par les lois du 11, 17 et 27 novembre 1849 qui punissaient « d'un emprisonnement de 6 jours à 3 mois et d'une amende de 16 francs à 3.000 francs... toute coalition de

la part des ouvriers pour faire cesser en même temps de travailler... et, en général, pour suspendre, empêcher, encherir les travaux, s'il y a eu tentative ou commencement d'exécution ». Désormais pour encourir une telle peine il faudra avoir « amené ou maintenu, tenter d'amener ou de maintenir une cessation concertée de travail... à l'aide de violences, voies de fait, menaces ou manœuvres frauduleuses. »

Il résulte donc de la comparaison de ces articles que le Code pénal ne punit plus la grève elle-même : mais certains faits délictueux qui peuvent accompagner la grève.

D'où on déduit qu'elle est licite pour tous les ouvriers en France, qui sont régis par le droit commun.

Mais l'est-elle pour les inscrits maritimes, qui, dotés d'un statut particulier, vivent sous un régime disciplinaire et pénal qui leur est propre.

Et d'abord, dit-on, « une distinction s'impose entre la situation du marin à terre et libre de tout engagement, et celle du marin embarqué, c'est-à-dire dont le contrat d'engagement est en cours » (1) et ajoute M. Léon de Seilhac dans son rapport très documenté, et déjà cité :

« Les marins libres de tout engagement jouissent, à notre avis, de la plénitude du droit de coalition et du droit syndical, comme tous les autres travailleurs de

(1) *Musée social*, sep. 1904.

l'industrie. Ils peuvent se syndiquer, faire grève, mettre en interdit tel armateur ou tel capitaine. Il ne peut plus être question pour eux de l'autorité disciplinaire du bord, à laquelle ils échappent n'étant liés par aucun contrat. »

Dans une thèse sur « les grèves maritimes », M. Antony Schoux (1) adopte cette opinion ; recherchant si les inscrits maritimes peuvent user du droit de grève, il déclare que cette question ne comporte pas à son sens une réponse unique : « pour la résoudre, il faut distinguer deux hypothèses : 1° les inscrits ne sont portés sur aucun rôle d'équipage, ils ont alors le droit de grève ; quand ils ont contracté un engagement il leur dénie, au contraire, ce droit.

Précisant sa théorie M. de Seilhac écrit (2) :

« Un inscrit maritime ne trouve pas le salaire qu'il désire. Il ne s'embauche pas ; le droit de grève existe donc pour lui en ce moment. »

Evidemment, l'inscrit maritime est libre de ne pas s'embaucher. Personne ne peut lui contester ce droit. C'est d'ailleurs ce droit de refuser du travail qui distingue l'homme libre de l'esclave. Et si la « presse » a été supprimée depuis plus de deux siècles par le service de l'Etat, il n'a jamais été question de l'instituer au profit de la navigation commerciale.

(1) P. 118, Paris, 1910.

(2) *Musée social*, janvier 1905.

Les armateurs proposent aux inscrits un contrat de travail ; ils peuvent en discuter les clauses, ils peuvent aussi refuser de le signer et de s'engager.

Mais là où nous ne saurions suivre le savant délégué du Musée social c'est quand il désigne cette faculté sous le nom de « droit de grève ».

Nous ne voulons pas revenir sur les définitions déjà données de la grève ; il nous suffit de rappeler que les auteurs sont divisés sur cette question. Mais qu'ils y voient tous soit une « rupture » soit une « suspension momentanée » du contrat de travail, il n'en ressort pas moins la nécessité d'un contrat de travail ; car là où il n'existe pas on ne peut parler ni de sa « rupture » ni de sa « suspension », ni en conséquence de « grève ».

Et, d'ailleurs, l'article 414 ancien, comme l'article 414 nouveau du Code pénal quand il parle de grève, le dénomme toujours la « cessation concertée du travail ».

La grève est un phénomène complexe, dont l'existence comporte un certain nombre de conditions.

Le droit de ne pas travailler, de refuser du travail ne saurait constituer à lui seul le droit de grève ; l'oisiveté en elle-même n'est pas un délit, c'est tout au plus une faute morale ; le droit pour l'ouvrier de ne vendre son travail qu'aux conditions qu'il fixe lui-même pas davantage, même s'il est collectif et résulte d'un entente préalable.

« Je ne crois pas déclare M. Gide (1), que le refus de

(1) *Le Droit de grève*, p. 8.

s'embaucher, même collectif, de la part des ouvriers, ait jamais pu être qualifié de grève. S'il en était ainsi, la nouvelle forme du contrat de travail, qu'on cherche à propager et à légaliser « la convention collective du travail », serait un non sens.

Contentons-nous d'observer, qu'il s'agit justement en l'occurrence d'un contrat collectif; que cette forme de contrat s'applique aux inscrits maritimes depuis plus de deux siècles.

L'expérience nous permet d'apprécier les bienfaits qu'on attend de sa généralisation et d'être quelque peu sceptiques sur l'efficacité de ce remède qu'on propose sans cesse pour la guérison de tous les maux sociaux de notre époque.

En définitive nous devons nous ranger à l'opinion exprimée par M. Pelletan, à la Chambre le 8 juillet 1910. M. Chéron disait :

« Les inscrits peuvent ne pas s'enrôler, ils peuvent même se concerter en vue de ne pas s'enrôler.

C'est là l'exercice de ce que vous appelez leur droit de grève. »

Mais l'ancien ministre de la marine lui répondit fort judicieusement :

« Il n'y a pas de grève avant qu'ils soient enrôlés (*très bien, très bien à l'extrême gauche*). Ce droit de grève consistant à ne pas se rendre à l'endroit d'où on partira quand on fera grève.

En résumé, tant que l'inscrit maritime n'a pas passé la

revue des armements, tant qu'il ne s'est pas engagé vis-à-vis de l'armateur et du capitaine, il est libre.

Il n'y a pas de contrat de travail, il ne peut être question de grève.

2° L'engagement des gens de mer. Formation du rôle d'équipage. La rupture collective du contrat de travail.

Une grève ne peut donc se produire sans qu'il existe antérieurement un contrat de travail.

En général ce contrat ne revêt aucune forme déterminée, mais résulte des conventions verbales passées le plus souvent au moment de l'embauchage des ouvriers.

L'engagement des gens de mer se forme sans doute comme les autres contrats par un accord de volonté : mais d'autres conditions sont encore nécessaires : c'est un contrat collectif et authentique ; on peut même ajouter qu'il est solennel.

L'Etat ou plus exactement l'administration de la marine intervient dans sa formation. Depuis l'ordonnance du 31 octobre 1784, quand l'équipage est composé, le capitaine doit le présenter au commissaire de la marine et donner en même temps communication à cet officier des conventions passées avec les gens de mer relativement à leurs salaires. Le commissaire fait alors lire ces conventions en présence de l'équipage assemblé ; le Règle-

ment Général de 1866 (art. 225) précise que son « intervention consiste à éclairer les parties sur la portée des conventions qu'elles souscrivent », le décret ministériel du 6 novembre 1909 attribue toujours le même rôle aux administrateurs de l'inscription maritime.

Il doit s'opposer à ce que les parties inscrivent dans l'engagement des clauses que le besoin ou l'inexpérience feraient accepter par les marins et qui « dérogeraient aux dispositions déclarées d'ordre public ». Et c'est seulement à la suite de cette « revue d'armement » que l'administrateur dresse le « rôle d'équipage ».

« Toute convention faite entre l'armateur ou le capitaine et l'équipage doit être portée à la connaissance de l'administrateur de l'inscription maritime et inscrite au rôle d'équipage (1) ».

Aussi peut-on dire, conformément à un arrêt de la Cour de Rouen du 24 mars 1879 (2) que : « la convention relatée au rôle d'équipage, lie l'armateur, non seulement envers les hommes d'équipage, mais envers l'Etat, qui ne l'autorise à employer leurs services que sous les garanties stipulées par ses représentants. »

Et conclut M. Danjon, dans son traité de droit maritime (3), on pourrait en dire autant des gens de mer ; eux aussi sont liés par le contrat non seulement envers l'armateur ; mais aussi envers l'Etat.

(1) *Reg. gén.*, 1866, art. 225.

(2) *D.*, 80. 2. 233.

(3) Danjon, *Dr. Marit.*, t. I, p. 431.

Et si celui-ci croit devoir intervenir dans sa formation il lui semble aussi nécessaire d'assurer son exécution, même en usant de la force publique. Les parties ne peuvent à leur gré rompre ce contrat. Elles doivent normalement exécuter les formalités inverses, qui en sont le corollaire indispensable, toujours aux bureaux de la marine, en présence de l'administrateur, qui garantit le paiement des salaires de l'équipage : c'est la « Revue de Désarmement ». « Tant qu'il (l'inscrit maritime) n'a pas signé son engagement, disait M. Pelletan (1), c'est un citoyen libre. Le jour où il signe son engagement, il renonce au droit commun, il abdique une partie de ses libertés de citoyen d'une République et il se soumet d'avance à un régime et à une discipline, qui ont un caractère véritablement militaire. »

En effet, l'inscrit maritime non engagé est, indépendamment de ses obligations militaires, absolument libre, personne ne peut l'obliger à faire de la navigation commerciale ou à se livrer à la pêche, c'est-à-dire à figurer sur un rôle d'équipage. S'il s'abstient de s'embarquer pendant trois ans, il risque tout au plus de se faire rayer des matricules de la marine ; de même qu'il peut bien aussi renoncer à la profession d'inscrit maritime. Il n'a d'autres obligations que celles résultant de la loi de 1896, du régime de l'inscription maritime, obligations qui sont compensées par des privilèges nombreux.

(1) Ch. des Députés, 2 déc. 04, *Off.*, p. 28-33.

Mais du jour où il a passé la revue d'armement devant l'administrateur de l'inscription maritime, où il est « embarqué », sa situation devient absolument différente. Il se voit soumis au point de vue disciplinaire et pénal à des textes législatifs spéciaux, à des lois et décrets que les nécessités de la navigation commerciale ont dû rendre particulièrement rigoureux : c'est le décret-loi du 24 mars 1852, modifié par les lois du 15 avril 1898 et du 31 juillet 1902.

Etudiant la répression des grèves d'inscrits maritimes, c'est donc ce décret-loi qui nous intéresse ici ; car si « les contraventions, délits ou crimes non énoncés dans le décret sont jugés conformément aux lois ordinaires » (art. 2) ; il n'en demeure pas moins, à l'égard des inscrits, d'application générale avec ses infractions, ses pénalités et sa juridiction propres.

Mais a-t-il prévu les grèves d'inscrits maritimes ? Evidemment non ; pas plus que la loi civile n'a prévu la rupture collective du contrat de travail. En 1852 les grèves n'étaient nullement admises ; seul le Code pénal les mentionnait pour en assurer la répression.

La loi du 15 avril 1898 n'en parle pas davantage et cependant le Code pénal ne les prohibe plus ; mais à cette époque, les inscrits n'ont pas encore sur ce point revendiqué le droit commun. L'Initiative de cette réforme était due à une pétition des marins du Havre adressée à la Chambre des Députés. Ils demandaient l'admission du droit d'appel et du recours en cassation contre les

décisions des tribunaux maritimes ; mais du droit de grève il n'était nullement question. Aussi, quand cette loi, qui est cependant une revision complète du décret-pénal, fut discutée au Parlement, aucune question à cet égard ne fut posée ; par deux fois cette loi vint devant la Chambre et par deux fois elle fut votée sans discussion. Quant à la loi du 31 janvier 1902, elle n'a modifié qu'un nombre très restreint d'articles ; nous ne la citons que pour mémoire.

Pour rechercher une solution on est donc tout naturellement amené à se souvenir des observations déjà faites au sujet du contrat civil et qui, nous dit M. de Morillon (1), sont une vérité banale à force de vérité : c'est que les rares textes du Code civil et des lois postérieures, qui l'ont modifié ou complété, susceptibles de s'appliquer au contrat de travail, ont uniquement en vue la solution de contestations présentant un caractère individuel et nées à l'occasion d'un contrat particulier intervenu entre deux personnes déterminées.

Or, il en est de notre Code civil comme de toute notre législation ; le décret de 1852 n'échappe pas à cette règle générale. Si en matière maritime s'applique le contrat collectif, on n'en poursuit pas toutes les conséquences ; les conflits collectifs du travail, la grève, y semblent ignorés.

Seuls y sont mentionnés dans les art. 95 et 96 « les

(1) *Droit de grève*, p. 4

actes de rébellion du tiers de l'équipage » ; « le complot ou attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, maître ou patron », puis comme crimes soit des travaux forcés à temps, soit de la réclusion. » Et ce n'est donc point pour permettre ces faits collectifs, mais au contraire pour les réprimer plus énergiquement que des faits individuels ; quant à la grève proprement dite, il n'en est pas question.

Nous avons déjà vu en droit civil que la jurisprudence se conformant à la rigueur des textes et fidèle aux théories individualistes a été amenée en cas de grève, à considérer chacun des contrats qui lient individuellement chacun des ouvriers au patron, comme s'il était seul. M. l'avocat général Feuilleux disait devant la chambre des requêtes à l'occasion d'un arrêt, qui fait aujourd'hui jurisprudence en la matière (1) : « c'est alors, et je dirais volontiers, en désespoir de cause, que le pourvoi émet cette prétention véritablement exorbitante... que la grève est non seulement un acte licite, mais l'exercice du droit supérieur de travailler ou de ne pas travailler, droit consacré par la loi et qu'aucune sanction pénale ni même civile ne peut ni directement, ni indirectement en entraver l'exercice. Ainsi, selon le pourvoi, la brusque cessation du travail, au mépris d'une convention expresse ou tacite, qui serait passible de dommages-intérêts, s'il s'agissait d'un acte individuel, ne saurait motiver aucune

(1) Cass. req., 18 mars 1902, *D.*, 1902, I, 323.

condamnation, s'il s'agit d'un acte collectif ou corporatif. Singulier système en vérité et combien dangereux ! Et où donc, dans quel texte, le pourvoi trouve-t-il cette distinction entre l'acte individuel et l'acte corporatif?... Où donc a-t-on vu que l'état de grève crée des droits particuliers aux grévistes, ou les délie de leurs engagements ? Qu'on en cite un seul exemple ! »

Ainsi constate M. l'avocat général Feuilleux, il n'est pas de texte qui puisse servir de base à la distinction de l'acte individuel et de l'acte collectif. Et il demande où serait dès lors, en l'absence de texte la base juridique de cette distinction.

La Cour, dans son arrêt, adopta les conclusions de M. l'avocat général Feuilleux. Elle déclara qu'il y avait lieu d'appliquer les art. 1780 et 1382 du Code civil.

Raisonnant par analogie, nous devons rechercher s'il n'existe pas dans le décret-loi du 24 mars 1852 des articles, qui s'appliquant à la non exécution du contrat d'engagement par un inscrit embarqué pourraient également être invoqués dans le cas de grève, c'est-à-dire de non exécution ou de rupture collective de ce même contrat.

Et immédiatement apparaît l'art. 63 de ce décret. Il est comme le pivot de toute discussion juridique sur la matière, il importe de le citer intégralement.

« Les gens de mer, mécaniciens, chauffeurs et médecins français ou étrangers qui, dans un port de France,

s'absentent pendant trois fois 24 heures de leur navire ou du poste où ils ont été placés, ou laissent partir le navire sans se rendre à bord, sont réputés déserteurs et punis de 15 jours à 6 mois de prison.

Cette peine sera de 15 jours à 2 mois pour les déserteurs âgés de moins de 21 ans. »

L'art. 66 punit le même fait se produisant dans un port étranger; il réduit le délai, deux jours suffisent pour constituer le délit et la peine est augmentée, elle est désormais d'un mois à un an de prison. L'art. 69 complète ces dispositions et résout de façon forfaitaire la question de dommages-intérêts en cas de désertion, nous l'étudierons à part.

Une première remarque s'impose tout d'abord à la lecture de ces articles; c'est qu'ils contiennent une énumération, l'initiative des personnes punissables. Les inscrits maritimes y sont mentionnés et les tout premiers, ceci est incontestable. Mais ils excluent certaines personnes, qui figurent cependant sur le rôle d'équipage: ce sont les agents du service général à bord.

M. le Ministre de la marine Besnard disait en notifiant la loi du 13 avril 1898 aux chefs de service de la marine et commissaires de l'inscription maritime: « Ne peuvent être réputés déserteurs et poursuivis comme tels: les commissaires, économes, cuisiniers, maîtres d'hôtels et autres employés ou agents, qui, bien que figurant au rôle d'équipage, ne concourent pas à la manœuvre du navire.

L'engagement contracté par ces individus ne comporte, par suite, d'autres sanctions, en cas de rupture, qu'une action civile en dommages-intérêts et, dans le cas où ils rentreraient à bord, une punition disciplinaire. »

Mais d'abord dans l'état actuel des textes, peut-on raisonnablement contester que ces articles ne soient applicables en cas de grève des personnes sus-énoncées : les gens de mer... etc...

M. Rouanet, exprimant l'opinion des socialistes, demandait à la séance du 2 juillet 1912 qu'on « n'applique pas cet abominable décret de 1852 ; que depuis plus de 20 ans on avait laissé tomber en désuétude ».

Et le journal *l'Humanité* dans son numéro du 20 juin 1912, donnant un compte rendu d'une réunion de grévistes, déclare : « M^e Audibert, directeur de la *Défense Maritime*, qui défendit hier, avec une rare compétence les marins du Saint-Barthélemy, prit ensuite la parole. Il engagea les marins à inscrire dès maintenant à leur programme de revendications la revision du Code disciplinaire de 1852 et à en réclamer la revision intégrale et hâtive.

Il est certain, leur dit-il, que dès que vous quittez le bord vous désertez en vertu de la loi de 1852... »

Les grévistes eux-mêmes quittent toujours leurs réunions aux cris de : « à bas le décret de 1852 ».

Ou encore ils « accueillent les condamnations, nous disent les journaux d'extrême gauche, aux cris ironiques de : « Vive la loi ! Vive la République ! »

Tous ces faits permettent de dire qu'ils combattent un texte législatif et en réclament la suppression ; bien plutôt qu'ils n'en contestent l'application juridique.

M. Pelletan lui-même ne déclarait-il pas à la Chambre des Députés le 6 février 1903 (1), parlant de ce même décret :

« Les inscrits maritimes sont encore soumis à cette législation d'exception...

L'inscrit maritime qui, croyant que son patron manque aux engagements passés avec lui, veut exercer le droit de grève assuré à tous les Français, devient un déserteur qu'on peut faire punir par les tribunaux... on peut non seulement le jeter en prison, mais encore lui refuser, pour ses services accomplis à bord, la solde qu'il a méritée... »

Nous n'avons pas à insister sur les considérations d'ordre politique ou simplement sentimental que le Ministre de la Marine croit bon d'énoncer, pour atteindre sans doute l'autorité d'une loi qu'il a charge de faire respecter... Mais de ces paroles il n'en ressort pas moins l'aveu que cette législation est applicable dans le cas de grève.

Et dans la séance du 2 décembre 1904, p. 2836, il ajoutait parlant de la grève des capitaines et de leurs revendications : « c'est à l'heure où eux-mêmes font grève ou si l'on applique le décret de 1852, il faut les prendre

(1) *J. O.*, 7 février 1903, p. 502.

au collet et les conduire en prison qu'ils disent : « Donnez-nous l'application complète du décret de 1852 ! » (*Rires et applaudissements à l'extrême-gauche et à gauche*) ».

« Nous n'avons pas poursuivi ces capitaines, qui se mettaient en grève ; non, nous ne les avons pas poursuivis comme déserteurs. Nous étions d'accord avec notre propre doctrine ! »

Et dans cette même séance il concluait : « On m'a reproché d'avoir attaqué le décret de 1852 et d'avoir dit que je ne voulais pas l'appliquer. Je l'ai attaqué, cela est exact ; je n'ai pas dit que je ne voulais pas l'appliquer, je ne me refuserai jamais à appliquer une loi tant qu'elle existera (1) . »

M. de Lanessan, qui était ministre de la Marine, quand éclata la première grève d'inscrits maritimes, reconnaît très loyalement qu'il a refusé d'appliquer une loi en vigueur.

« Il y a des lois, déclare-t-il (2), qui sont d'une autre époque et qu'il faudrait supprimer. Le jour où je n'ai pas appliqué cette loi, car il ne faut pas confondre la non application avec la violation d'une loi, j'ai évité une grève générale. » Nous n'insisterons pas sur les conséquences qu'il donne de son attitude ; car il nous faut ici faire abstraction des circonstances de fait ; mais il n'en demeure pas moins l'aveu de sa part qu'il pouvait user de ces

(1) *J. O.*, 3 déc. 04, p. 2840.

(2) Ch. des Députés, 8 juillet 1910, *J. O.*, p. 569.

articles de décret-loi en cas de grève. Quant à la distinction fort subtile et très parlementaire entre la violation et la non application d'une loi, elle semble beaucoup plus politique que juridique. Toute loi a un caractère impératif. Ce fait même d'en refuser l'application en constitue une violation. « Ce décret qui punit comme déserteurs les inscrits qui abandonnent leur navire, ajoutait-il, n'est plus en harmonie avec les mœurs de ce pays et si vous proposez la suppression de cette disposition, je la voterai immédiatement. » (*Applaudissements à l'extrême-gauche et sur divers bancs à gauche*).

M. Pelletan disait aussi (1) : « Je proposerai à la Chambre d'abroger l'abominable décret de 1852 ».

Ces deux anciens ministres de la marine manifestent donc des tendances communes ; leurs désirs ne sont évidemment pas partagés de tous. Mais s'ils réclament aussi énergiquement l'abrogation d'un texte législatif, il est permis de conclure qu'ils en reconnaissent l'efficacité présente.

Il importe de rechercher maintenant les doctrines de M. Pelletan ; car dans cette même séance du 2 décembre 1904 ; il reconnut dans ce discours, d'ailleurs très éloquent et surtout fort spirituel, le droit pour les inscrits de se mettre en grève, conformément aux lois existantes.

(1) Ch., 6 février 1903, p. 502.

Sa théorie quelque peu hardie mérite d'être énoncée, indépendamment des citations antérieures, qui en sont comme la négation.

« Je prétends, dit-il (1), que ce décret-loi ne s'applique pas aux grèves, ou plutôt je ne fais que continuer la jurisprudence établie par mon prédécesseur avec l'assentiment des Chambres. » Ces paroles ne sont pas encore très fermes, le ministre dans ses affirmations semble plus fort de l'autorité des ministres antérieurs que de ses conceptions juridiques propres.

Mais il ne dit déjà plus comme dans l'interview de l'*Humanité*, à la date du 30 août 1904 :

« Bien entendu, il ne saurait être question d'appliquer à l'avenir le terrible décret-loi de 1852. »

Enfin bientôt il devient plus affirmatif.

« Toute la question est de savoir, pour établir quelle responsabilité incombe au gouvernement, si les pénalités édictées par le décret de 1852 contre les déserteurs sont applicables aux grévistes (*très bien, très bien à l'extrême-gauche*) (2)...

Et répondant à l'interpellation de M. Répert il ajoute :

« Vous invoquez le texte du décret-loi de 1852 ; mais à cette époque le droit de grève n'existait pas ; comment la loi de 1852 aurait-elle pu prévoir ce droit ? Vous paraîssez passer condamnation sur ce point et reconnaître

(1) 25 déc. 04, *J. O.*, p. 2684,

(2) Ch. des Dép., 2 déc. 04, p. 2833.

que quand la loi de 1884 a été appliquée, forcément elle a donné le droit de grève aux matelots comme aux autres salariés, malgré le décret de 1852. »

— Vous reconnaissez bien ce droit de grève aux matelots, Monsieur le ministre? s'écrie M. le député Casés.

— Vous voulez encore faire une diversion? riposte le ministre et il ajoute :

— Ainsi, après la loi de 1884 le droit de grève pour les matelots était certain.

Mais, me dites-vous, il a été retiré après coup par la loi de 1898. Examinons ce qu'a fait la loi de 1898.

Elle a reproduit identiquement le texte de 1852 en adoucissant les peines. Et cette loi aurait supprimé le droit de grèves aux équipages? C'est l'intention du législateur qui fait la loi. Quand nous avons tous voté la loi de 1898, qui donc nous a dit, qui donc a paru soupçonner qu'elle put avoir un tel effet? Il y avait sur ces bancs des défenseurs éloquents des intérêts socialistes; ne seraient-ils pas montés à la tribune pour engager la lutte... »

Cette théorie est évidemment fort ingénieuse; elle est même séduisante à première lecture; mais on s'aperçoit sans peine qu'en droit elle ne peut se soutenir, malgré son exposé des plus habiles.

Elle aboutit à cette conclusion invraisemblable: qu'une loi de 1898 aurait été abrogée par une loi de 1888; c'est-à-dire par une loi, qui lui est de 14 années antérieure en date.

Mais il y a plus dans ces paroles ; c'est l'affirmation comme incontestable d'un fait qui reste à démontrer et qui est le principal objet des discussions quotidiennes sur la matière : « Ainsi, après la loi de 1884, le droit de grève pour les matelots était certain. » En réalité il n'est rien de moins certain ; cette déclaration apparaît comme un procédé facile pour élucider une controverse des plus délicates. Et en suivant l'ordre chronologique des différentes lois on doit être amené à rechercher l'influence de la loi de 1884 sur le décret de 1852 avant d'étudier les rapports existant entre les lois de 1884 et 1898.

Les lois du 25 mai 1864 et du 21 mars 1884, en ce qui concerne les grèves sont-elles applicables aux inscrits maritimes ? Peuvent-ils dès lors jouir du droit de coalition « exercer le droit de grève assuré à tous les Français », dirait encore M. Pelletan, oubliant sans doute encore que ce « droit de grève » n'est reconnu ni aux fonctionnaires, ni aux militaires.

Or, justement la situation de l'inscrit est très comparable à celle des fonctionnaires ou des soldats ; quelle qu'opinion que l'on professe sur la question on est toujours tenté d'en rechercher les points d'analogie car il « traîne toute sa vie comme un débris de la discipline militaire (1) ».

Et le législateur lui-même quand il qualifie de « dé-

(1) Pelletan, *J. O.*, 6 février 03, p. 502.

sertion » un délit maritime, n'assimile-t-il pas l'inscrit à un soldat ?

L'abandon non autorisé du travail par l'inscrit maritime dans certaines conditions bien définies est non seulement « réputé », mais aussi puni comme « désertion ».

Aussi peut-on dire que le décret de 1852 est abrogé par la loi de 1884 ?

Nous ne le pensons pas ; l'incompatibilité dont on parle sans cesse entre ces lois n'est même pas apparente ; elles ne s'appliquent pas aux mêmes situations : aucun rapport n'existe ni ne peut exister entre les deux textes ; il ne semble pas exact, en conséquence, de dire, suivant les termes d'un récent pourvoi en cassation de marins déserteurs (1), « qu'il résulte des lois applicables aux marins dans l'état actuel de la législation une confusion qui ne saurait produire que le doute dans l'esprit des juges ».

Si les lois de 1864 et de 1884 avaient dû abroger ce décret elles l'eussent dit expressément, une loi spéciale ne peut être abrogée par une loi générale si cette intention n'est nettement manifestée et ne résulte pas du texte même de la loi. En la circonstance, il n'en est même pas fait mention dans les travaux préparatoires. Jamais le législateur n'a entendu accorder les mêmes immunités qu'il accordait à certains ouvriers de l'industrie et de

(1) Aff. St-Barthelemy, 3 août, 1912.

l'agriculture à l'ouvrier-soldat qu'est l'inscrit maritime, ainsi que le qualifie M. Moireau dans son article si intéressant de la *Revue des deux Mondes* (1).

Or, que fait cette loi de 1884 ? Elle abroge des textes du Code pénal, des articles qui n'ont jamais concerné les inscrits maritimes. La loi générale n'est pour eux que l'exception en matière répressive ; elle ne s'applique qu'à défaut de textes particuliers.

Si le législateur de 1884 avait abrogé les articles 65 et 66 du décret-loi de 1852 ; il eut agi comme le législateur de 1896, qui abrogeant d'une manière générale « toutes les dispositions légales antérieures, contraires à la présente loi » abroge spécialement et nommément les art. 67 et 68 de ce même décret.

Les art. 65 et 66 du décret pénal subsistent donc avec tous leurs effets. « Les gens de mer, qui s'absentent sans permission pendant 3 fois 24 heures à l'étranger sont réputés déserteurs. »

La loi de 1898 conserve cette dénomination du délit. Nulle part il n'y est question de grève.

Nous ne devons guère nous en étonner. Elle n'a pas à mentionner un texte qui, en la circonstance ne fut jamais applicable.

« S'il était vrai que le droit de grève existât après 1884 pour les matelots et que la loi qu'on proposât en 1898 eût été de nature à le supprimer, cette loi aurait-elle été votée sans discussion ? »

(1) 1904-6, p. 170.

Avec M. Pelletan on peut répondre : non. « Peut-on dire qu'il y a un mot visant cette suppression dans la loi de 1898 ? » Non encore. Mais s'il en conclut que le « droit de grève » est donc maintenu aux grévistes, ayant posé comme principe qu'il leur avait été accordé par les lois de 1864 et de 1884, il est impossible de le suivre, ce raisonnement reposant sur des prémisses fausses ; ces textes ne concernaient pas les inscrits, par conséquent la loi de 1898 n'avait pas à s'en inquiéter, ni à leur supprimer un droit qu'ils n'avaient en réalité jamais obtenu.

Quels sont alors les effets de la loi de 1898 ? L'exposé des motifs nous l'indique.

« Nous proposons, disait M. Félix Faure, dans son rapport, de réformer le Code de discipline de la marine marchande en supprimant certaines peines corporelles, telles que l'amarrage, la vigie, la mise au pain et à l'eau, l'embarquement correctionnel à bord des bâtiments de l'Etat, qui froissent le sentiment national et la dignité de l'armée. »

Quant à la qualification des délits, elle subsiste telle qu'auparavant ; le but de la loi est la diminution des peines.

La plupart des articles du décret ont été revisés et retouchés et il devient étrange que l'on refuse d'appliquer cette loi sous prétexte qu'il s'agit d'un vieux droit barbare, d'une « broussaille inextricable de règlements plus ou moins anciens dans lesquels il est temps de porter la lumière et la hache ».

Il n'est plus vrai de parler de « l'abominable décret de 1852 » de « rétablissement de privilèges exorbitants dans la nuit sanglante du 2 décembre (1) ».

Il est remplacé par une loi toute récente puisqu'elle date du 15 avril 1898.

Si l'art. 65 du décret punissait l'abandon du navire en France ou mieux la « désertion » pour parler le langage de la loi, de 6 jours de prison et en outre d'un embarquement de 6 mois à un an sur un navire de l'Etat (al. 3) l'art. 65 nouveau supprime la seconde peine et augmente la première qui varie désormais entre 15 jours et 6 mois de prison. Mais désormais les circonstances atténuantes peuvent être accordées en vertu de l'art. 86 *bis* nouveau ; le prévenu peut aussi se pourvoir en cassation conformément à l'article 45 et enfin les art. 2 et 36 permettent de le faire bénéficier de la loi de sursis (loi Bérenger) du 26 mars 1891. Et l'on sait que les tribunaux maritimes ont fréquemment, dans le cas qui nous intéresse, usé de cette faculté avec une indulgence incontestable.

Enfin si l'on s'étonne qu'au moment où furent votées ces lois de 1864, de 1884, de 1898, il ne fut point question des grèves d'inscrits maritimes, il suffira de rappeler que la première grève éclata en l'année 1900. Jamais auparavant les inscrits n'avaient revendiqué ce droit, jamais ils n'avaient essayé d'user de cette arme

(1) Pelletan, Ch. des Députés, 6 fév. 03. p. 502.

nouvelle des travailleurs ; ils n'en avaient même pas réclamé l'usage. Cette grève fut une surprise pour tous, même par les compagnies, qui prises au dépourvu, furent obligées de céder à toutes les prétentions de leurs équipages.

En 1899 un commissaire de la marine marchande pouvait écrire, voyant se former les premiers syndicats de marins (1). « On connaît bien toutes les grèves, des cochers, des maçons, etc..., mais a-t-on jamais songé à ce qu'entraînerait une grève de navigateurs ? C'est du reste impossible, je m'empresse de le répéter, car un homme qui a si peu de temps pour vivre entre ses voyages de la même vie que tout le monde c'est-à-dire en famille ou se reposer ou s'amuser, n'aimera jamais être bien assidu aux réunions oratoires des entraîneurs de syndicats. » Les faits nous ont démontré le contraire. Mais ce qu'il est essentiel de constater c'est l'opinion d'un marin ; ce qu'il pensait, tout le monde le pensait une année avant la première grève. Et rappelons qu'au moment où elle éclatait tous les capitaines ne croyaient y voir qu'une simple « bordée » de marins.

Ces appréciations d'hommes habitués à vivre dans les milieux maritimes expliquent mieux que tout autre argument de texte pourquoi il ne fut jamais question des grèves d'inscrits maritimes, quand furent votées ces différentes lois, ni dans les travaux préparatoires, ni dans

(1) Dissertat., sur Marine March. Blache, p. 25.

les débats parlementaires. Elles n'étaient point prévues ; personne n'y croyait, personne ne pouvait y croire. Et ceci n'est pas une raison suffisante pour les déclarer licites ; bien au contraire, car alors elles apparaissaient comme quelque chose d'inconcevable et d'inadmissible. Vainement on chercherait donc à rapprocher les lois de 1864 et 1884 de la loi de 1898, pour les opposer ou les concilier ; elles n'ont aucun point commun.

Cette théorie du droit de grève pour les inscrits ne pouvant s'appuyer sur aucun texte législatif, on a donc été amené à formuler la thèse de la grève, droit supérieur devant lequel doivent se plier toutes les lois, tous les contrats ; c'est cette thèse que réfutait déjà M. l'avocat général Feuilleux dans son éloquent réquisitoire.

L'abandon individuel du navire serait une désertion », l'abandon collectif un droit, dès lors qu'il peut être qualifié de grève ; sans qu'on puisse d'ailleurs établir à quel moment précis ce fait constitue une grève.

Un auteur anonyme écrivait dans les *Annales du droit commercial* (1906, p. 370). « La grève constitue un droit supérieur aux conventions formées entre le chef d'entreprise et ses ouvriers et délie celui qui l'exerce des obligations en cours... Les stipulations ou atténuations mises à la liberté cessent de faire échec à la dénonciation collective. L'entente purifie en quelque sorte le refus de continuation du travail dont il aurait souffert si l'individu avait agi isolément. La grève plane au-dessus des contrats, elle est plus forte qu'eux. »

Mais l'auteur reconnaît que « cette déclaration présente quelque chose de révolutionnaire » et « qu'il ne paraît pas, en tous cas, que le droit de grève ait été compris ainsi de la part de ceux qui ont accompli la grande réforme de 1864 ». De telles affirmations nous permettent de demeurer fort circonspects en la matière ; traitant cette question dans ses rapports avec la loi, elles nous font juger de la valeur juridique que leur attribue l'auteur lui-même.

« C'est bien dans un esprit de rebellion qu'éclata la dernière grève de 1904, déclarait-il. Inutile d'expliquer comment les capitaines atteints dans leur autorité, lassés plutôt de voir leur pouvoir de commandement discuté et amoindri, opposèrent grève à grève et se décidèrent à quitter en masse leurs navires. »

Puis il envisage la thèse du parti socialiste, qui considère la grève comme un procédé héroïque et suprême que la loi aurait donné aux intéressés pour se placer au-dessus de l'accomplissement de leurs engagements, déclarant les sanctions de la loi seulement applicables au cas de rupture individuelle du contrat ; ce qui fait que le refus isolé par un matelot de rejoindre son bord est un acte de désertion, le refus collectif n'en est pas un. Il conclut :

« Est-ce la thèse déposée au fond du droit de grève ? Elle serait très grave. Il ne nous appartient pas de la présenter comme juste. »

Si l'idée de voir en la grève un droit supérieur, un

droit sacré et immuable peut paraître séduisante ; il ne semble cependant pas qu'elle puisse résister à l'examen des textes législatifs. Juridiquement parlant rien ne peut justifier de telles prétentions. Des hommes politiques peuvent soutenir des mouvements grévistes et les glorifier ; mais des avantages obtenus par la force ne permettent pas de les justifier en droit. L'impunité accordée à des délinquants ne témoigne que de la faiblesse et de l'impuissance des gouvernants.

Et d'ailleurs, si l'on admet cette théorie, il faut en admettre toutes les conséquences. Si la grève constitue un droit supérieur, elle est possible dans tous les cas. Il n'y a pas à limiter ses effets à l'art. 65 ; ils doivent être étendus aussi bien à l'art. 66 qui punit la désertion à l'étranger qu'à tous les articles qui répriment le refus d'obéissance. La grève doit être admise en toutes circonstances, aussi bien en France qu'à l'étranger, aussi bien en pleine mer par beau temps ou par tempête que sur une rade foraine ou dans un port abrité.

Cette théorie ne reposant sur aucun texte précis, il n'est rien qui permette d'en limiter les effets.

Enoncer un tel système c'est le condamner.

Mais les syndicalistes eux-mêmes redoutent les conclusions, qui en découlent tout naturellement.

« Si, déclarent-ils, à terre les syndiqués sont des hommes libres, pouvant et devant lutter pour l'amélioration de leur sort, à bord, ils sont avant tout ma-

rins (1) ». Le citoyen Rivelli admet que les marins en mer se plient aux ordres de leurs capitaines, qu'ils soient disciplinés et cependant, ajoute-t-il dans cette brochure qu'il remettait aux marins syndiqués, votre « obéissance parfaite n'ira pas jusqu'à la passivité ». La loi, il l'ignore « elle n'est que ce que l'ouvrier veut qu'elle soit ». Si aujourd'hui l'inscrit admet une limitation à ses droits, rien n'empêche que demain il en repousse la limite ou la méconnaisse, car cette limite n'est que l'appréciation personnelle d'un citoyen.

« Le prolétariat conscient » affirme tous les jours des droits nouveaux, ses devoirs lui sont inconnus et « la révolution est en marche ».

Mais, dira-t-on, des grèves en pleine mer, c'est invraisemblable. Hélas nous en avons des exemples :

M. Charles Roux nous apprend (2) que le 9 septembre 1904, les marins du *Moïse* déclarent au capitaine au large d'Oran, en pleine mer, qu'ils se mettraient en grève s'il refusait d'obtempérer à leurs exigences, ce cas de révolte ne fut suivi d'aucune sanction pénale. M. le Ministre de la Marine était évidemment « d'accord avec sa propre doctrine » et dans son éloquent discours il omit d'entretenir la Chambre de ces faits trop précis ; et plus récemment, n'avons-nous pas vu un équipage sommer un capitaine de rentrer au port de Saint-Nazaire, il dut s'exécuter.

(1) Carraud, Ch. des Députés, 18 nov. 04, p. 2240

(2) *Rev. des Deux Mondes*, nov, 09, p. 121.

3^o Jurisprudence.

Et on ne peut qu'approuver la jurisprudence quand elle déclare que la grève ne confère pas aux ouvriers, qui se concertent pour cesser collectivement le travail des droits différents de ceux de l'ouvrier qui le cesse individuellement et sans concert préalable.

A l'égard des inscrits maritimes la jurisprudence s'est toujours montrée fidèle à ces principes. Mais elle n'eut que très rarement l'occasion de s'affirmer : car pendant longtemps le gouvernement empêcha les poursuites contre les délinquants. Les premiers grévistes de 1900 furent poursuivis et condamnés à 15 jours de prison ; mais par ordre ministériel ils furent relaxés. Ensuite les poursuites furent interdites en cas de grève ; il fallut attendre l'arrivée au Ministère de la marine, d'un amiral, habitué à faire respecter la discipline pour qu'elles recommencent. Depuis 1910 la situation a changé, la loi est appliquée. Lors de la dernière grève de 1912, M. Delcassé n'hésita pas à faire poursuivre les marins grévistes ; ils furent tous condamnés ; les uns même, les premiers déserteurs du paquebot *La France*, à 15 jours de prison sans sursis.

Seul le tribunal de Cette acquitta le 24 juin 1912 9 marins, à la surprise générale. Mais, en réalité, il ne dé-

rogeait nullement à la règle habituelle; les marins n'étaient pas poursuivis en vertu de l'art. 65, mais bien de l'art. 64 pour refus d'obéissance.

La question était différente. Aussi à cette question posée : « Les 9 marins sont-ils coupables d'avoir refusé d'obéir aux ordres du capitaine ou d'un officier du bord pour assurer la manœuvre? » Le tribunal répondit « il résulte des débats que les accusés ne sont pas coupables du délit qui leur est reproché; aucun ordre ne leur a été donné au moment indiqué par la plainte (10 heures du soir) en vue de l'appareillage.

Déclare sur la question : non à l'unanimité. »

La plupart des marins condamnés crurent bon de se pourvoir en cassation, en particulier les 9 marins du *Saint-Barthélemy*, condamnés le 18 juin pour désertion par le tribunal maritime du Havre. Le texte du pourvoi, remis par leur défenseur M^e Audibert, énonce et précise même la théorie syndicaliste que nous avons déjà étudiée dans tous ses détails.

« Plaise à la Cour.

Vu les lois sur le droit de coalition de 1864 et de 1868; vu la loi du 21 mars 1884 sur les syndicats professionnels; attendu que les marins du *Saint-Barthélemy* ont été poursuivis conformément aux dispositions du Code disciplinaire et pénal de 1852 modifié en 1898; attendu qu'il ressort nettement des lois de 1864, de 1868 et de 1884 que les marins syndiqués ont le droit de grève; attendu que l'on ne saurait admettre que le délit de dé-

sersion soit imputé à des citoyens français bénéficiant normalement des dites lois ; attendu qu'il résulte des lois applicables aux marins dans l'état actuel de la législation une confusion qui ne saurait produire que le doute dans l'esprit des juges ; attendu que si l'on voulait appliquer intégralement dans leur lettre et dans leur esprit les lois disciplinaires maritimes, on devrait logiquement aboutir à la dissolution des syndicats officiellement reconnus ; attendu que la qualité militaire des inscrits ne peut être invoquée par des entreprises particulières.

D'ordonner la cassation pure et simple du jugement du tribunal maritime commercial du Havre. »

Mais la Cour rendit son arrêt le 9 août 1912 :

« Sur le moyen pris de la violation des lois du 25 mai 1864, 2 août 1868 et 21 mars 1884 et de la violation par fausse application de l'art. 65 du décret du 24 mars 1852 modifié par la loi du 15 avril 1898 en ce qu'il a été prononcé des condamnations pour désertion contre les prévenus, alors que ceux-ci n'avaient abandonné leur navire qu'à la suite d'une grève déclarée et dès lors en vertu d'un droit dont l'exercice ne saurait les exposer à aucune sanction :

Attendu qu'en la circonstance de l'abandon du navire qui a constitué dans l'espèce non un acte purement individuel et isolé, mais un acte collectif accompli en vertu d'une grève déclarée, ne saurait en modifier le caractère et le soustraire aux sanctions qui sont attachées par le

décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande, dont les dispositions sur ce point n'ont été octroyées, ni modifiées par aucune disposition subséquente. Rejette ce moyen... »

La jurisprudence apparaît donc comme bien établie. Elle ne peut admettre qu'un acte accompli collectivement dispense les participants de leurs obligations individuelles.

Toutes les fois qu'un fait accompli pourra entrer dans les qualifications indiquées en l'art. 65 du décret, il sera considéré comme délit et puni ; qu'il soit accompli par un homme isolé, par 10, par 20 ou même par 100 individus, que la « désertion » soit collective ou individuelle.

Dans tous les cas il faudra se reporter aux articles du décret pénal.

Et ici il importe d'indiquer pour quelles raisons, il nous a semblé dans notre historique devoir traiter à part les grèves des marins pêcheurs. C'est que dans tous les cas où ces inscrits se sont mis en grève, ils n'avaient pas débarqué brusquement de leurs navires, malgré des engagements antérieurs ; mais refusaient de signer leur engagement sur des bateaux et n'encourageaient donc nullement les rigueurs de la loi pénale. Parfois encore les patrons-pêcheurs refusaient de « prendre la mer » ; ils pouvaient sans doute dans ce cas tomber sous le coup des lois constitutives de l'inscription maritime, mais non de la loi pénale. Ces faits ne constituaient

pas en réalité des grèves; dans ce dernier cas il ne s'agit nullement d'un conflit entre un patron et ses salariés.

4° Grèves des capitaines.

Ce décret pénal de 1852 demeure applicable à tous les inscrits quels qu'ils soient quand ils se mettent en grève; qu'il s'agisse du mousse ou du capitaine. Mais, si les inscrits de moins de 21 ans bénéficient d'une diminution de peine, puisqu'ils ne peuvent jamais être condamnés à plus de 2 mois de prison par application de l'art. 65 et 3 mois par application de l'art. 66, c'est-à-dire dans le premier cas pour désertion en France et dans le second à l'étranger, il en est inversement des capitaines.

D'abord ceux-ci peuvent être poursuivis d'office par l'administrateur de la marine; en effet, d'après l'art. 26, pour qu'un inscrit soit poursuivi pour un délit maritime, il faut que « le capitaine adresse sa plainte et les pièces du procès au commissaire de l'inscription maritime » dans la forme indiquée par la circulaire ministérielle du 5 février 1855.

Mais ajoute l'art. 27. « Lorsque la présence d'un des délits énoncés dans le présent décret sera le capitaine du navire, les poursuites auront lieu, soit sur la plainte des officiers et marins de l'équipage ou des passagers, soit d'office. »

En outre il subit des peines particulièrement rigoureuses et nombreuses : le décret de 1852 consacre 21 de ses articles à énoncer les délits et crimes commis par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions et les peines qu'il encourt, et le Code de commerce en ajoute d'autres à cette liste déjà longue. Ce fait suffit à prouver que si les capitaines jouissent à bord d'une grande autorité, cette autorité est contrôlée étroitement et leur responsabilité est des plus lourdes.

Evidemment le décret ne pouvait prévoir des « Grèves de Capitaines ». Mais s'il exigeait des marins une discipline parfaite, il n'oubliait pas non plus que les capitaines ont des devoirs stricts, que tout manquement à ces devoirs doit être réprimé. Ainsi dit l'art. 81.

« Tout capitaine, maître ou patron qui, hors le cas d'un danger quelconque, rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été dûment remplacé, est puni, si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans ; si le navire était en rade foraine, la peine d'emprisonnement sera d'un an au moins et de 2 ans au plus ;

Dans l'un et l'autre cas, le coupable peut, en outre, être privé de commander pendant un an au moins et 3 ans au plus. »

Le raisonnement formulé pour le cas de grève des « gens de mer » s'applique exactement dans les mêmes conditions quand il s'agit du capitaine. S'il est à la tête de l'équipage, il en est en même temps membre, toutes

les mêmes règles lui sont applicables. En principe la seule différence se trouve dans la pénalité, qui pour lui est plus forte. Aussi le législateur a-t-il envisagé sa situation dans un article particulier ; le décret de 1852 et les lois de 1898 répriment les délits de tous les inscrits maritimes, y compris les capitaines.

Aussi quand en avril 1904 éclata la « Grève des Capitaines », pour répondre aux mises à l'index dont ils étaient victimes, les syndicats des marins sommèrent-ils le gouvernement d'appliquer les lois en vigueur. Il refusa ; mais il ne faudrait point croire, que son attitude demeura à l'égard des capitaines telle qu'elle avait été à l'égard des marins et dockers.

Après avoir déclaré ces « mises à l'index très déplorables » il fait le procès des compagnies les considérant comme solidaires des capitaines et leur intime l'ordre de reprendre leurs services de postes et de messageries sous peine de subir les déchéances des cahiers des charges et des conventions financières conclues par l'Etat avec elles. C'est pour lui une « Grève de Compagnies ».

En dépit des articles sus-énoncés les capitaines ne furent point inquiétés ; ils ne furent pas poursuivis mais ne pouvaient l'être.

Leur attitude découlait de l'attitude antérieure de leurs subordonnés ; depuis plus de 2 mois, le port de Marseille vivait dans un état de perpétuelle anarchie (1).

(1) Voir *supra*, p. 40-51.

L'autorité de ces officiers était sans cesse méconnue de leurs inférieurs et leurs droits violés. Un gouverneur qui laisse se perpétuer un tel état de choses, qui refuse toujours de sévir, ne peut réprimer un mouvement qui n'en est que la conséquence normale.

Si cette grève des capitaines de 1904 fut très admissible en fait, nous n'en dirons pas de même de la grève de juin 1907. Les capitaines cette fois suivirent l'exemple des inscrits et se déclarèrent en grève ; leur but était de faire pression sur les pouvoirs publics, pour obliger le parlement à leur voter une augmentation des pensions de retraite. Cette fois leur grève était impardonnable elle l'était doublement d'abord parce qu'ils se mettaient nettement en révolte contre la loi et ensuite parce qu'ils donnaient un exemple de rébellion à des hommes qu'ils doivent eux-mêmes maintenir dans les limites étroites d'une discipline rigoureuse.

Si ce mouvement fut de leur part une faute grave, il est bon d'ajouter que depuis lors ils ont tout fait pour qu'on oublie leurs errements passés.

Une seule fois ils ont menacé de se mettre en grève, en octobre 1911 ; mais ils le firent en suivant les termes de leur engagement, conformément à leur contrat, c'est-à-dire en prévenant les armateurs 24 heures avant leur débarquement ; car, pour tempérer les effets du décret pénal, beaucoup d'armateurs insèrent cette clause dans le rôle d'équipage. Nous en étudierons les effets quand nous commenterons la nouvelle du projet de loi pénale

maritime, qui fait de cette faculté actuelle un régime légal.

Désormais les officiers de la marine marchande se refusent à suivre dans leurs mouvements révolutionnaires les dirigeants de la C. G. T. et des Fédérations d'inscrits subalternes.

Ils cherchent de tous leurs efforts à éviter la grève, comprenant que tel n'est point le but que doivent poursuivre des syndicats forts et bien organisés. S'ils forment des syndicats c'est avant tout pour voir s'accroître leur autorité dans la légalité, traiter des affaires contentieuses, qui peuvent concerner leurs membres, défendre leurs droits devant les pouvoirs publics et enfin constituer entre eux, une caisse de retraite pour augmenter leurs trop maigres pensions.

Nous ferons un « syndicat modèle » nous déclaraient il y a quelques jours MM. Lapeyre et le capitaine Reynier. Et quand on sait avec quelle modération, mais aussi avec quelle fermeté et quelle énergie, ces deux chefs de la Fédération défendent devant la Commission de réforme du décret pénal, les intérêts et les droits de leur corporation ; on peut être certain que comme ils le disent, ils le feront.

Et ils seront peut-être les premiers à avoir appliqué à la lettre et dans son esprit la grande réforme de Waldeck-Rousseau.

5° *L'art. 69 du décret pénal. Dommages-intérêts
forfaitaires.*

Indépendamment de ces questions purement pénales, les grèves peuvent soulever d'autres problèmes juridiques ; l'un des plus importants est celui des réparations civiles.

Nous avons déjà vu que dans la législation générale, si les lois criminelles ne répriment plus les grèves depuis les lois de 1864 et de 1884, il n'en demeure pas moins que, par application du Code civil, les grévistes peuvent être condamnés à payer des dommages-intérêts à la partie lésée pour brusque rupture du contrat de travail.

Ces dommages-intérêts sont alors proportionnels au préjudice occasionné.

Or, dans notre matière il n'en est pas de même, il s'agit d'une indemnité forfaitaire.

Elle est fixée par les décrets de 1852 dans les art. 69 et 70, qui furent modifiés par la loi de 1898 et qui font désormais suite aux articles 65 et 66 ; ces deux articles intermédiaires ayant été abrogés par l'article 91 de la loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime.

Est déserteur tout individu qui accomplit les actes spécifiés dans le décret-loi qu'il s'agisse d'actes indivi-

duels ou d'actes collectifs désignés sous le nom de grèves.

Or, dit l'art. 69 :

« Tout déserteur perd le droit de solde par lui acquise sur le bâtiment auquel il appartenait au jour du délit.

S'il est marié, un tiers de cette solde retourne à la femme, un tiers à l'armement, un tiers à la Caisse des Invalides de la marine. Dans le cas contraire, la moitié de cette solde retourne à l'armement, l'autre moitié est versée à la Caisse des Invalides de la marine. »

Et l'art. 70 ajoute :

« Les complices de la désertion sont punis des mêmes peines que le déserteur.

Une amende de seize à cinq cents francs (16 à 500 fr.) sera ajoutée à leur peine, s'ils ne font pas partie de l'équipage. »

Cet article 69 ne semble devoir donner lieu à aucune difficulté quand on connaît la jurisprudence formelle relativement aux grèves d'inscrits maritimes. A chaque fois que des marins grévistes furent poursuivis pour désertion, ils se virent condamnés en même temps qu'aux peines des articles 65 à celle stipulée dans l'art. 69.

Mais le refus catégorique du gouvernement d'appliquer le décret pénal et de laisser poursuivre les délinquants en vertu de l'article 65 souleva une question juridique des plus intéressantes. L'art. 28, n'accordant pas à l'armateur le droit de citation directe, était-il néanmoins possible d'appliquer l'article 69 ?

Le gouvernement et les armateurs se trouvèrent encore divisés sur la question.

L'administration de la marine fait paraître le 6 mai 1903 une circulaire d'après laquelle il aurait été interdit de confisquer les salaires d'un marin du commerce simplement prévenu de désertion. Le 6 août 1904 il renouvelle ses instructions précisant « la théorie de l'administration, qu'aucun tribunal, dit le ministre, ne me semble pouvoir contester ».

« Aux termes des règlements et d'une jurisprudence constante, les salaires portés au rôle d'équipage doivent être, lors du désarmement, versés aux mains des marins ou, s'ils sont absents, à la Caisse des gens de mer. L'article 69 du décret-loi du 24 mars 1852 en attribue, il est vrai, une part à l'armement lorsqu'il y a désertion, mais pour que cette disposition soit applicable, il faut que l'on se trouve en présence d'un véritable déserteur et non pas seulement d'un absent, il est évident, en effet, que si l'on suppose le marin acquitté par le tribunal maritime commercial avant le désarmement, il ne pourra venir à l'idée de personne de lui contester son droit aux salaires ; une condamnation est donc indispensable parce que jusque-là l'intéressé est légalement, d'après tous les principes du droit et de l'équité, tenu pour innocent et qu'on ne peut, par suite, lui infliger la confiscation de plein droit de ses salaires qu'il a effectivement gagnés par son travail. »

Seraient donc seulement considérés comme déserteurs

les gens de mer qui ont reçu cette qualification dans un jugement rendu par la juridiction compétente et qui ont été condamnés comme tels.

Cette interprétation de la loi était nouvelle de la part de l'administration, car le 20 juillet 1879 une circulaire de l'amiral Pothnau ministre de la Marine (1) disait :

« Il résulte de ce texte (art. 69) que le déserteur d'un navire de commerce perd sa solde par le seul fait d'une absence illégale du bord, sans avoir été arrêté et jugé, sans qu'il soit nécessaire que la justice prononce la confiscation de ladite solde. »

En effet, si l'on étudie la loi tant à la lettre que dans son esprit aucun doute n'est possible (2). L'article 69 du décret est formel, « tout déserteur perd, de droit, la solde par lui acquise ».

(1) *B. O.*, p. 58.

(2) Telle n'est sans doute pas l'expression exacte employée par la loi du 15 avril 1898. *B. O.*, 869 : « Tout déserteur, dit-il, perd le droit de solde par lui acquise ». Il y a là à notre avis une erreur typographique ; la législation de 1898 n'a pu employer une telle expression qui constitue une incorrection grammaticale. D'ailleurs le texte de 1852 disait : tout déserteur perd de droit la solde par lui acquise. Or, les travaux préparatoires de la loi de 1898 nous enseignent que l'unique but de la réforme était de faire bénéficier la femme d'une partie de cette retenue de salaires. Le Ministre de la Marine disait en notifiant cette loi : « Je vous signale encore, à propos de la désertion, la disposition de l'art. 70 ; en réalité c'est l'art. 69 qui attribue, à la femme du déserteur marié, le tiers des salaires perdus par celui-ci. » C'était le but du législateur ; il insère dans cet article une phrase supplémentaire ; mais ne recherche nullement à modifier le texte primitif.

Si cet article est absolument précis, l'art. 65 ne l'est pas moins : « les gens de mer... qui s'absentent 3 fois 24 heures ou laissent partir le navire... sont réputés déserteurs. » L'article 66 conçu dans les mêmes termes réduit le délai à deux fois 24 heures à l'étranger.

Du rapprochement de ces articles, il apparaît bien nettement que, dans l'esprit du législateur, le droit de l'armateur à une indemnité est contemporain de l'acte de désertion et non de la condamnation qui suit cet acte.

« Ce droit, exposaient M^e Govare et Barbey dans leurs conclusions au cours d'un récent procès, naît du préjudice subi par l'armement et non pas du jugement qui frappe le marin.

Attendu, en effet, que l'armement est totalement étranger à la poursuite comme à la répression du délit, qu'il ne peut, en raison du caractère exceptionnel de la juridiction des tribunaux commerciaux maritimes, mettre l'action publique en mouvement; qu'il ne peut pas davantage influencer les décisions de ce tribunal en se constituant partie civile, ni en faire réformer les jugements par voie d'appel.

Que dès lors les jugements de ces tribunaux prononcés contre des tiers ne concernent pas l'armateur et ne peuvent l'atteindre en aucune manière, soit pour lui servir, soit pour lui nuire. »

Et il est bon de constater en outre que l'art. 65 ancien, établissait une distinction fondamentale entre les sanc-

tions pénales et civiles ; le capitaine pouvait faire réintégrer à bord le déserteur en limitant sa peine à une sanction purement pécuniaire ; la perte de la moitié de ses gages « du jour de la désertion jusqu'à l'expiration de l'engagement ». Dans cette hypothèse les conséquences de la désertion étaient purement civiles. La loi de 1898 n'a donné lieu qu'à des « modifications de détail » suivant l'expression de M. Grévert le rapporteur ; de tels principes peuvent donc toujours être invoqués.

Cette retenue des salaires du déserteur en vertu de l'art. 69 apparaît donc comme une clause pénale, car d'après l'art. 250 du Code de commerce les conditions d'embarquement des gens de mer peuvent être librement débattues, les parties peuvent modifier les termes de l'indemnité fixée par l'art. 69 qui n'est pas d'ordre public ; mais dès lors il échappe au contrôle des tribunaux. Cette clause opère de plein droit par le seul effet de l'absence constatée, indépendamment de toute condamnation. On ne peut donc en modifier les conséquences, ni par le refus de poursuivre, ni par l'amnistie, la grâce ou la prescription. Le fait même de la désertion libère définitivement l'armateur. Il ne s'agit pas de droit éventuel, d' « espoir » d'un droit, mais d'un droit acquis : le salaire du déserteur retourne à l'armement ; il n'est pas d'équivoque possible.

C'est bien une indemnité forfaitaire : qui se conçoit fort bien en matière commerciale, où le législateur s'est toujours efforcé d'atténuer les lenteurs de la procédure

normale. Nous en avons d'autres exemples dans le Code de commerce, notamment l'art. 288 qui stipule que si un affrèteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il paiera en indemnité, au capitaine, la moitié du frêt convenu à titre de dommages-intérêts et il en est encore de même d'après les art. 250 à 272 du Code de commerce, quand il s'agit de payer aux gens de mer une indemnité si le bateau ne peut effectuer le voyage convenu.

Quant au moyen suggéré par l'administration de recourir aux tribunaux de droit commun, il est inefficace, l'armateur ne peut obtenir une condamnation à des dommages-intérêts, quand est applicable l'article sus-énoncé.

Ainsi en a décidé le Tribunal de commerce de Nantes dans un jugement rendu le 25 novembre 1903 : son intervention, disait-il, est inutile « l'art. 69, qui prescrit le retour du salaire, en cas de désertion est une disposition d'un caractère purement pénal, qui s'applique même en cas d'absence de préjudice, et n'autorise pas à considérer *a contrario*, toute retenue comme interdite ».

Si la thèse adoptée par l'administration ne paraît pas fondée en droit elle ne l'est pas davantage en fait.

Ce système aboutirait à des solutions invraisemblables : d'abord à l'arbitraire administratif : il suffirait que le gouvernement empêche la condamnation pénale pour qu'en même temps il mette obstacle à la condamnation civile.

Indépendamment du refus de poursuites, car cette objection ne devrait plus pouvoir se soulever, d'autres mesures telles la grâce et l'amnistie, dont la seule raison d'être est une pensée de clémence, aboutiraient à un résultat invraisemblable : elles rejailliraient sur des tiers ; et ce fait pourrait devenir à l'égard de l'armement un procédé de pression administrative ou politique.

Et il est une autre conséquence, c'est l'impossibilité d'obtenir une réparation contre les déserteurs défaillants.

D'après une circulaire du 29 novembre 1853 (1), les tribunaux commerciaux maritimes ne peuvent jamais statuer par défaut. Ainsi les déserteurs tant qu'ils sont absents ne peuvent être condamnés. Tant qu'ils sont déserteurs ils conserveraient donc leurs droits à leurs salaires.

On aboutirait à cette conclusion que l'aggravation de leur délit, la persévérance dans la faute profiteraient au coupable tout en nuisant à leur victime.

Cette théorie n'est donc pas plus admissible en fait qu'en droit.

Aussi le comité central des armateurs de France engagea ses adhérents à opposer un refus aux prétentions que l'administration de la marine élèverait en s'appuyant sur cette circulaire ministérielle du 6 mai 1903.

L'occasion allait se présenter bientôt d'en faire apprécier la portée exacte par la jurisprudence.

(1) *B. O.*, p. 883.

Dès l'année 1904, la Société des voiliers français refusant de céder aux prétentions de l'administration de la marine se voyait attaquée devant le tribunal de commerce de Cherbourg.

A la suite des éloquentes plaidoiries de M^e Govare et Barbey pour la société des voiliers français, qui développèrent longuement les arguments déjà énoncés en faveur de cette thèse, le tribunal de Cherbourg, en date du 16 décembre 1904, rendit son jugement en leur faveur, adoptant presque littéralement leurs conclusions :

« Dit et juge que tout déserteur perd le droit de solde par lui acquise sur le bâtiment au jour du délit...

Dit que le fait matériel de cette faute est la seule cause de cette créance, que le droit de l'armateur à une indemnité naît du préjudice qu'il a subi et non pas du jugement qui frappe le coupable...

Qu'aucune condamnation n'est nécessaire pour entraîner les déchéances civiles qui sont la conséquence du fait de la désertion... »

La jurisprudence résolvait ainsi une question qui avait donné lieu à de nombreux litiges et cette fois encore se refusait à suivre les doctrines du gouvernement de 1900.

Les inscrits maritimes se mettant en grève peuvent donc : 1^o En vertu de l'article 68 du décret pénal être condamnés à une peine variant de 15 jours à 6 mois de prison ;

2° En vertu de l'article 69 être privés de la solde par eux acquise au jour du délit ;

3° Enfin un décret du 20 novembre 1879 ajoute que « les gendarmes de la marine peuvent, sur l'ordre des commissaires de l'inscription maritime, exercer à bord des navires de commerce un service de garde de jour et de nuit, dans le but de prévenir la désertion. »

CHAPITRE IV

LES LÉGISLATIONS PÉNALES MARITIMES DANS L'ANTIQUITÉ ET
AU MOYEN AGE. — L'AUTORITÉ DU CAPITAINE ET LA
DISCIPLINE SUR LES VAISSEAUX MARCHANDS. — RÉPRESSION
DE L'ABSENCE ILLÉGALE DU BORD.

« La vie de l'homme de mer est une vie d'exception, déclarait le ministre Ducos dans son rapport au prince président, il faut que la loi assure au chef des moyens de répression en rapport avec les impérieuses exigences de sa situation difficile.

Il n'est pas de nation maritime, qui n'ait compris cette nécessité et qui ne s'y soit soumise. A toutes les époques et chez tous les peuples, les lois maritimes ont eu pour base commune des juridictions spéciales, des pénalités exceptionnelles. »

Il est certain que l'on ne peut comparer l'existence du marin à celle d'un ouvrier quelconque de l'industrie privée, d'un employé de commerce ou d'un ouvrier d'usine par exemple. Sa situation n'est assimilable à aucune

autre situation. Tous les autres travailleurs sont des « terriens », par ce terme même, les marins indiquent qu'ils ne peuvent leur être comparés.

Déclarer que le capitaine doit être maître absolu sur son navire c'est une vérité banale. Les hommes d'équipage comme les passagers sont obligés de se soumettre à ses ordres. Il y va de l'intérêt commun aussi bien des marins eux-mêmes que du capitaine et des officiers ; la coordination des efforts de tous est indispensable dans la lutte contre les éléments. On concevrait difficilement une navigation où les matelots refuseraient d'exécuter les manœuvres ordonnées par le capitaine ; et si les personnes embarquées ne se soumettaient à ses ordres le navire ressemblerait singulièrement à une nation sans gouvernement. Un bateau isolé sur mer forme comme une société particulière avec ses lois et ses chefs. Le capitaine supplée le pouvoir exécutif et judiciaire : ses ordres doivent être obéis d'autant plus rigoureusement que le danger est plus grand et ses responsabilités considérables.

Son autorité doit demeurer absolue et incontestable, aussi ne peut-on à aucun moment y laisser porter la moindre atteinte. Si la discipline fait la force principale des armées, elle fait aussi la prospérité des marines marchandes.

Tous les peuples l'ont compris et ont légiféré spécialement pour les marins, mais il n'est pas absolument exact de déclarer, qu'il y eût toujours des juridictions

particulières ; l'exemple des lois étrangères, actuellement en vigueur en est la preuve contraire.

Dès le moment où les hommes mettent le pied sur un bateau, leur premier acte est toujours de se choisir un chef pour diriger le navire et assurer la discipline du bord. Tels sont toujours les exemples fournis par l'antiquité, aussi reculée soit-elle. « A Rome, nous dit Pardessus (1), le gouvernement du navire était confié à un préposé connu sous le nom de « patron » ; ses pouvoirs étaient absolus ; « que le matelot sache qu'il est effectivement esclave, comme s'il avait été vendu » (2) ; tels sont les principes de « ces lois célèbres, monument éternel de la sagesse des Rhodiens », qui, suivant M. de Pastoret « furent tour à tour adoptées par les Grecs et par les Romains (3) ».

Les rôles d'Oléron ne sont pas moins affirmatifs ; en quelque lieu que soit le navire, le capitaine conserve ses pouvoirs disciplinaires : « Lorsqu'un navire arrive dans un port, les gens de l'équipage ne peuvent en sortir sans la permission du patron... si le navire est dans un lieu, amarré de quatre amarres, il suffit qu'une partie d'entre eux reste pour le garder, et les autres peuvent s'absenter sans permission, pourvu qu'ils reviennent à temps, à peine d'amende en cas de retard (4) » et, ajoute l'art. 21

(1) *Collect.*, t. I, p. 64.

(2) *Pard.*, p. 259.

(3) *Pard.*, p. 28.

(4) *Pardessus*, t. I, p. 327.

« lorsque le navire est à Bordeaux, deux matelots peuvent sortir à la fois... ils doivent revenir promptement, de peur que le patron ne soit privé de leur travail pour le service du navire ». En outre, dans tous ces cas, ils sont responsables du dommage occasionné par leur absence et même « si l'un des matelots restés se blessait faute d'avoir été aidé, ils sont tenus de le faire guérir et indemniser au dire du patron et de l'équipage ». Nous sommes évidemment là bien loin de notre loi sur les accidents du travail.

« Si les dispositions des lois ont pu varier selon les temps et les mœurs, enseigne Pardessus, elles ont toujours eu pour base que le patron devait être investi d'un grand pouvoir. »

Le Code de l'île de Malte de 1697 consacre lui aussi tout un chapitre à « l'obéissance due par le matelot ».

« Ils devront obéissance au capitaine ou patron, au pilote, au nocher et au gardien du navire et s'ils y manquent, ils seront condamnés à ramer, pendant une, deux et plusieurs années, sans gages, à bord d'une galère, selon la qualité du délit (1). »

Les anciens ne reculent pas devant les expressions les plus fortes pour témoigner de l'autorité due au capitaine.

« Le capitaine devient roi, lorsqu'il est en mer, disait le Code de Malacca du 13^e s., et quand même il serait

(1) Pardessus, I, VI, p. 137.

jeune, il doit être considéré comme un vieillard, tant qu'il est à la tête du navire... Quiconque ne reconnaît point cette autorité se rend coupable envers tout l'équipage. »

Et le fameux Consulat de la mer, étendu dès le 14^e s. à tout le bassin de la Méditerranée n'est pas moins énergique « le matelot, s'il est loué au mille doit suivre le navire, dut-il aller au bout du monde » (1). Si cette loi est parfois très protectrice des matelots, limitant les droits du patron, elle est en revanche, dans certains cas particulièrement sévère « il (le matelot) est obligé d'obéir à tout ordre du patron » et « s'il a une querelle avec son patron, il doit perdre la moitié du salaire, la pacotille qu'il aura à bord et en être chassé... et encore, le matelot qui dans sa colère frappera le patron est réputé parjure et traître ».

De même, les ordonnances de Catalogne et de l'Aragon de 1243 prévoient des cas où le « matelot, bales-trier ou autre engagé... sera pendu (2) ». Et les ordonnances des Pays-Bas (1551) punissent d'amende, au profit du patron, la désobéissance « si elle n'a occasionné aucun dommage à personne » et pour les fautes plus graves c'est la flagellation ou même la mort (3).

Qu'il s'agisse du Nord ou du Midi, il existe toujours des lois maritimes spéciales, qui punissent sévèrement

(1) Pard., t. II, p. 143.

(2) Pard., t. V, p. 353.

(3) Pard., t. IV, p. 45.

non seulement les délits, mais aussi toutes fautes accomplies par les gens de mer ; c'est là une règle générale aussi bien en Méditerranée, que dans la mer du Nord ; et les statuts des villes bordant la Baltique, d'Hamburg et de Lubeck, par exemple, comme les compilations de Wisby, condamnent à des amendes sévères « tout matelot, qui couchera la nuit hors du navire sans permission (1) ».

Notre législation n'a jamais échappé à cette règle générale.

Dans l'ancienne Gaule, ou plus exactement, dans la partie qui forme la France d'aujourd'hui, exclusion donc des Pays-Bas, on appliquait des lois différentes suivant les contrées.

Les principales étaient les Rôles d'Oléron, le plus ancien monument de droit maritime français et le Consulat de la mer, qui s'appliquait sur toutes les côtes méridionales, avec les statuts des différentes villes d'Arles (1150), Marseille (1253) et Montpellier (1223). A Narbonne on appliquait le droit romain et subsidiairement les usages du Consulat de la mer. Et Aigues-Mortes jouissait de certains privilèges accordés par saint Louis en 1246.

Le Consulat de la mer contient dans son art. 29 l'un des usages les plus curieux de l'époque :

Ce tribunal royal statue sur les constatations mari-

(1) Pardessus, t. III, p. 339.

times, mais les villes délèguent sur chaque navire un consul pour y maintenir la police.

Sous le régime féodal, afin de surveiller les côtes et de percevoir les droits régaliens, que les seigneurs s'étaient attribués en usurpant la souveraineté, il fut créé des « custodes maritimi » ; les rois agirent de même dans leur souveraineté propre, telle la Picardie, ils nommèrent des officiers pour faire la police et juger les contestations. Telle fut l'origine de l'institution connue plus tard sous le nom d'Amirauté, quand « le mot d'amiral eut été admis dans la langue, pour désigner le grand officier, qui présidait à la navigation (1) », elle se développa en même temps que la puissance royale ; quand un fief était remis à la couronne, la juridiction, qui avait appartenu aux amiraux des grands feudataires, passait dans les attributions de l'Amiral de France. Il était investi d'une autorité souveraine en tout ce qui concernait la marine.

Quant à l'origine du mot elle est inconnue. « Plusieurs auteurs, nous dit Valin (*Comment.* p. 29) se sont fatigués à chercher l'étymologie du nom d'amiral, il en est même qui, sur cela se sont livrés à des conjectures qui passaient le raffinement. » Suivant de la Popelinière c'est un dérivatif du mot « Emir » employé par les croisés revenant de Terre Sainte, pour désigner un chef.

(1) Pard., t. IV, p. 213.

Ordonnances de 1584 et de 1681.

L'un des principaux monuments sur la matière, est l'Edit de 1584. communément appelé : Edit sur l'Amirauté ; son but est indiqué dès les premières lignes « nous avons pour ôter les doutes qui se pourraient présenter sur les droits, pouvoirs et juridiction de l'Amiral de France et ses lieutenants, fait revoir en notre dit conseil, les Ordonnances faites par les Rois nos prédécesseurs sur le fait de l'Amirauté, pour en retrancher ce qui est hors d'usage et y ajouter ce qui est nécessaire pour le bien de Nous et du Public ».

Mais c'est l'Ordonnance de 1681, qui constitue véritablement le Code de notre marine marchande. Si elle s'inspire des textes antérieurs, elle les revise soigneusement et les complète, tout en abrogeant certains articles trop anciens et désuets. Elle demeure encore la base fondamentale de notre droit maritime.

Quant à la partie qui nous intéresse ici : le régime disciplinaire et pénal, elle y consacre de longs chapitres s'inspirant des usages qui lui paraissent les mieux appropriés. C'est elle qui régira les gens de mer jusqu'à la Révolution, c'est-à-dire jusqu'à la suppression de l'Amirauté.

Elle traite des « matelots » dans tout le titre VII de son livre II.

« Les matelots, ordonne l'art. 1^{er}, seront tenus de se rendre aux lieux et jours assignés pour charger les vivres, équiper le navire et faire voile. »

Et l'article 2 ajoute :

« Le matelot engagé pour un voyage ne pourra quitter sans congé par écrit jusqu'à ce qu'il soit achevé et que le vaisseau soit amarré au quai et entièrement déchargé. »

Ces deux articles (livre II, titre VIII) de l'Ordonnance ne le cèdent donc en rien par leur rigueur aux législations anciennes. Autrefois même, dans le Consulat de la mer et l'Ordonnance de Wisbuy, les matelots n'étaient point tenus de charger et de décharger sans rétribution particulière. A La Rochelle l'usage était même que les marchands transportent les marchandises jusqu'au bord du navire.

Ils sont inspirés de l'Edit de 1584, qui indique avec force et précision l'origine et les causes de telles dispositions.

« Pour obvier aux inconvénients qui surviennent chacun jour par le mauvais devoir que les maîtres de navires, pilotes, canoniers et autres officiers mariniens... pour faire voyage en mer, ont jusques ici fait et font ordinairement de ne se trouver au jour, qui leur a été limité par leurs chefs aux ports et havres où l'embarquement se doit faire... lesdits voyages se retardent et demeurent imparfaits, au grand préjudice et dommage de nous et de nos sujets, qui arment lesdits navires à grands frais,

pour ces causes, à ce voulant pourvoir. Nous avons ordonné et ordonnons que voulant un chef, capitaine ou maître de navire faire voyage en mer, il sera tenu avant son partement bailler à notre amiral, vice-amiral ou lieutenant de l'Amirauté au lieu d'où partira le navire les noms, surnoms et demeures de tous les officiers, soldats et mariniers par rôles signés d'eux ; et que tout maître de navire, pilote, canonier et autres dudit équipage, ayant pris solde, singlage ou s'étant loué par prix arrêté, pour faire la guerre aux ennemis, découvrir terres et pays étrangers ou voyager pour le trafic des marchandises, seront tenus eux de retirer sans aucune semonce, au jour qui leur aura été ordonné par leurs chefs, de s'embarquer et aider à charger les vivres, mettre le navire en furain et en rade et l'y conserver sans pour ce demander aucune avance avant leur dit partement, s'il ne leur avait été promis en leur baillant ledit singlage ou en les louant à prix certain ;... et durant tout le voyage et jusques à la perfection d'icelui, lesdits maîtres, officiers, soldats et mariniers n'abandonneront ledit navire... mais seront tenus achever le voyage et entreprise sans le quitter, si ce n'est pas le congé de leur capitaine ou principal chef, qu'ils seront tenus prendre par écrit pour le montrer à leur retour à notredit Amiral ou Vice-Amiral, ou lieutenant de ladite amirauté, au lieu de là où sera parti ledit navire ou marinier, et ce sous peine de la vie et confiscation de tous et chacun de leurs biens, sur ce préalablement pris et satisfaits les dommages et

intérêts de celui ou ceux qui auront armé et avitaillé iceux navires. »

Cet article prouve combien les termes de cette ordonnance étaient absolus et les peines sévères ; il permet également de constater qu'au point de vue disciplinaire on ne croyait pas devoir distinguer les marins faisant la guerre des hommes engagés pour le commerce ou la découverte des pays lointains.

Cet article n'est d'ailleurs lui-même que la reproduction de l'Edit de 1555 : des termes analogues se retrouvent encore dans le statut de Marseille (liv. IV, ch. XV), dans le consulat de la Mer (ch. XXVIII et XXIX) et dans certains articles de la compilation de Wisby (1,49,61).

L'article III de l'ordonnance de 1681 complète ces dispositions.

« Si le matelot quitte le Maître sans congé par écrit avant le voyage commencé, il pourra être pris et arrêté en quelque lieu qu'il soit trouvé et contraint par corps de rendre ce qu'il aura reçu et de servir autant de temps qu'il s'y était obligé sans loyer ni récompense ; et s'il quitte après le voyage commencé il sera puni corporellement. » Cet article est évidemment encore emprunté à l'ordonnance de 1584, mais est bien moins rigoureux. « Et pour le regard des compagnons, disait ce texte ancien, tiercements et mercenaires loués aux navires marchands non équipés en guerre, ne pourront quitter le voyage encommencé, ni abandonner les maîtres des navires et autres auxquels ils se seront loués, soit aux lieux

de leur partement, escales ou autres lieux où ils relâcheront, jusqu'à ce qu'ils soient de retour de leur dernier reste et les navires amarrés à quai, sur peine de fouet pour la première fois et autres plus grandes s'ils y retournent, sans en pouvoir être dispensés par nos juges. »

Suivant l'ordonnance de Wisby, dans son article 1^{er} « celui qui n'exécute pas son engagement est tenu de restituer au patron le loyer qu'il en a reçu ; en outre il donnera de son argent la moitié de ce qui lui aura été promis » et ajoute l'art. 62 « si un matelot a abandonné son patron, emportant les avances qu'il en a reçues et que le patron puisse l'en convaincre par deux matelots, le matelot déserteur aura mérité la potence. »

L'Ordonnance de la Hanse Teutonique (art. 43) prescrivait que tout marin abandonnant son navire, sans aucune distinction, fut livré à la justice pour être puni et marqué au visage des « armes de la ville dont il était. »

Quant à l'article IV il porte que « si toutefois après l'arrivée et décharge du vaisseau au port de sa destination, le maître ou Patron au lieu de faire son retour, le frête ou charge pour aller ailleurs ; le matelot pourra quitter si bon lui semble, s'il n'est autrement porté par son engagement. »

Mais ajoute l'article V « Depuis que le vaisseau aura été chargé, les matelots ne pouvant quitter le bord sans congé du maître, à peine de cent sols d'amende, même de punition corporelle en cas de récidive ». Nous avons

déjà vu que d'après les Rôles d'Oléron, les mariniers ne peuvent s'absenter, sans congé du maître que le navire soit chargé ou vide, sinon ils répondent de tout dommage qui en résultera. Et l'art. 22 de la Hanse Teuto-nique encore plus formel punit tout matelot descendant à terre sans permission de 20 sols d'amende chaque fois. Aux termes de l'article 174 du Consulat, les mari-niers qui couchent ou passent la nuit hors du bord sont déloyaux et coupables de parjure.

De tout ceci, il résulte que le matelot, qui quitte le bord sans permission est toujours punissable, quoique le navire ne soit pas chargé. La peine qu'indiquent des or-donnances est généralement, nous dit Valin, « la mise au fer, au pain et à l'eau pour 24 heures ou quelques coups de garcettes, sauf en cas de récidive à le punir un peu plus rigoureusement (1) ».

(1) Valin, p. 550, *Comment. ord.*

CHAPITRE V

LE DÉCRET DU 13 AOUT 1791 — ORIGINE DU DÉCRET DE 1852 — LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES

Par conséquent aussi bien dans l'antiquité qu'au Moyen Age et dans l'ancienne France, les délits et les fautes maritimes étaient réprimés d'une manière particulièrement rigoureuse. Des lois spéciales semblaient toujours nécessaires pour mieux assurer le maintien de la discipline à bord et le respect dû au Capitaine.

Aussi défenseur éloquent de la thèse syndicaliste, lors des interpellations de 1904, M. Pelletan ne veut point connaître l'ancien droit français, il l'ignore ou veut l'ignorer. S'il en parle c'est avec mépris ; mais il n'y fait guère qu'une allusion discrète ; car ses souvenirs historiques qu'il veut « invoquer jusqu'au bout » ne remontent guère au delà de la Révolution.

« Il y avait, dit-il, un vieux droit barbare de l'ancien régime, qui avait disparu dans la Révolution (1). Les ar-

(1) *J. O.*, 2 déc. 04, p. 2840.

mateurs ont essayé de le rétablir depuis ; ils n'y ont jamais réussi. Le premier Empire n'y a pas consenti ; sous la Restauration, la Cour de cassation a arrêté net toutes les tentatives pour le rétablir ; cela est dit dans l'exposé des motifs même du Décret de 1852 et sous ce régime de juillet, qui était quelque peu inféodé à tous les intérêts censitaires, le Conseil d'Etat a arrêté, au nom de sa conception des droits de l'homme, tous les projets qu'on avait présentés en ce sens. En sorte que toute la législation actuelle avait été condamnée, par tous les régimes républicains ou monarchiques depuis 1789. »

Effectivement, jusqu'à la Révolution, les matelots étaient justiciables des tribunaux d'Amirauté et soumis aux peines indiquées par l'ordonnance ; mais l'Assemblée Constituante, supprimant par décret du 13 août 1791 les juges d'Amirauté, fit que les délits commis dans les ports de France ou de l'étranger manquaient désormais de tous moyens de répression.

La loi du 24 août 1790 régla bien la discipline à bord des navires de commerce. Des conseils de justice et des conseils de guerre furent créés par un décret du 22 juillet 1806 ; mais, suivant l'arrêt de Cassation du 23 décembre 1828 ces textes ne peuvent s'appliquer à la flotte marchande et d'autre part les pouvoirs des commissaires de la marine ne s'étendent qu'à la police des classes.

Il ne restait donc de punissables que les « meurtres,

assassinats, blasphèmes ou autres crimes capitaux commis en mer », tombant seuls sous le coup des juridictions de droit commun.

Néanmoins l'art. 22 de l'ordonnance de 1681 subsistait toujours en ce qui concerne les fautes disciplinaires et certains délits de faible importance. Mais pratiquement, il fallait compter avec l'évolution des idées et les tendances à l'adoucissement des peines. Et l'on ne pouvait oublier les décrets récents, tels ceux du 22 août et 2 novembre 1790 limitant les pouvoirs du capitaine sur les vaisseaux de la République.

D'après le texte ancien : « Pourront les capitaines, par l'avis des contremaîtres et pilotes, faire donner la cale, mettre à boucle et punir d'autres semblables peines, les matelots mutins, ivrognes et désobéissants et ceux qui maltraitent leurs camarades, ou commettront d'autres semblables fautes et délits dans le cours de leur voyage. » Et ajoute Valin (1) « les autres semblables peines dont parle l'article, consistent à faire mettre le délinquant dans quelque posture humiliante, qui l'expose à la risée de ses camarades, à lui faire donner quelques coups de de garcette ou bout de corde, ou le faire mettre sur une barre de cabestan, avec deux boulets aux pieds pendant une ou deux heures ». Si ces textes n'étaient plus appliqués quoique seuls en vigueur, personne ne pouvait le regretter ; mais ce qu'il est permis de déplorer c'est qu'ils

(1) P. 448.

ne fussent remplacés par aucun autre texte. Ainsi donc les fautes de discipline, comme les délits, demeurèrent jusqu'au décret de 1852 absolument impunis. Telle était la conséquence de ce fameux décret de 1791, dont M. Pelletan se plaît à vanter les effets bienfaisants. Les capitaines voyaient leur autorité diminuée et ne pouvaient que constater une recrudescence de l'indiscipline. Aussi lisons-nous dans le rapport qui précède le décret de 1852 : « L'Assemblée constituante, en supprimant cette précieuse juridiction, pour faire rentrer les gens de mer dans le droit commun, porta un coup fatal à la discipline, sans laquelle toute marine est impossible ».

Jusqu'en 1815 ce changement de législation ne fut pas très sensible ; c'était l'époque des guerres de la Révolution et de l'Empire ; les entreprises maritimes étaient pour la plupart irrégulières, les marins se consacraient à la course et au commerce interlope.

Mais le commerce renaissant avec la paix générale on fut frappé des conséquences de ce décret. Les protestations étaient unanimes et ne provenaient pas seulement des armateurs plus directement intéressés à la question.

En 1816 la Restauration établissait une compilation des anciens textes qu'elle considérait comme derniers en vigueur. Mais pratiquement ils étaient inutilisables. Aucune autorité, aucune juridiction n'était munie de pouvoirs nécessaires pour réprimer l'indiscipline.

Le législateur fut bientôt obligé d'intervenir.

Aussi dès 1825, les anciens textes étant abrogés on promulgua une loi spéciale pour la repression de la piraterie et de certains crimes de baraterie.

ORIGINE DU DÉCRET PÉNAL DE 1852

Enfin en 1834 l'Administration de la marine commence à s'émouvoir des plaintes qui se faisaient entendre de toutes parts. Le commerce maritime réclamait sans cesse la repression de l'indiscipline dans la marine marchande. Le sous-directeur Marec fut envoyé au Havre pour faire une enquête sur la question. Il en revint avec un projet de loi fait avec la Chambre de Commerce et les principaux capitaines de navires présents au port. On y reconnaît déjà les bases essentielles du décret pénal de 1852.

« Quand on considère, disait-il dans son projet, l'état présent de la législation sous ce rapport, on est amené à reconnaître, en déplorant la fâcheuse lacune laissée par la suppression des amiraux que nos Codes généraux... sont tout à fait inapplicables aux manquements à la discipline ou fautes de simple police ainsi qu'à certains délits dont l'impunité devient une source de désordre continuel...

Ainsi aujourd'hui la repression des actes d'indiscipline commis par les marins au service du commerce rencontre de tous côtés des obstacles ; ainsi tout concourt à dé-

montrer le besoin indispensable d'une loi nouvelle pour remédier à un état de choses aussi fâcheux. »

C'est dans ces conditions que l'administration de la marine prit l'initiative d'une réforme. En 1834 le premier projet de Marec ne put recevoir l'adhésion du Conseil d'Etat. La raison opposée est d'ordre général et mérite d'être citée. C'est qu'il proposait la création de tribunaux maritimes spéciaux. Or, la Charte de 1814 déclare que « nul ne pourrait être distrait de ses juges naturels » et la Charte de 1830 ajoute dans son art. 63 : « il ne pourra, en conséquence, être créé de commissions et de tribunaux extraordinaires à quelque titre et sous quelque dénomination que ce puisse être. » La réforme était donc impossible ; elle était opposée aux déclarations de la Charte. Et périsse la marine plutôt qu'un principe !

Mais les réclamations du commerce se faisaient de plus en plus pressantes. M. l'Amiral Duperré, ministre de la Marine « persuadé de l'urgente nécessité d'une réforme dans les lois applicables à la marine marchande » (1), soumit le projet à une refonte et fit opérer en Angleterre une enquête complète. Le Conseil d'Amirauté approuva ce second projet, mais le Conseil d'Etat le repoussa, toujours pour les mêmes motifs, pour les mêmes raisons de principe.

Tout le monde néanmoins reconnaissait la nécessité d'une réforme. Aussi en 1850 le ministre de la Marine chargea une nouvelle commission d'élaborer un autre

(1) Rapport Ducos, § 29.

projet ; les résultats furent plus heureux. Car c'est ce travail qui aboutit au décret pénal du 24 mars 1852, que fit voter M. Ducos alors ministre de la Marine.

C'était une conséquence inévitable des réclamations unanimes et continuelles que seule une déclaration de principe avait empêché longtemps d'accepter.

Aussi peut-on s'étonner des déclarations faites à la Chambre, par un ministre de la marine :

« C'est dans la nuit (1), dit-il, c'est dans le silence, c'est dans la terreur qui ont suivi la violente main basse du 2 décembre sur le pouvoir et les libertés de la France, c'est avant qu'on ait vu même paraître l'ombre soumise et muette des Parlements, que la dictature Napoléonienne avait passagèrement adoptée, qu'un ministre qui a été assurément un très remarquable ministre de notre marine de guerre, mais qui dans cette question était intéressé, il était armateur ; c'est dans ces conditions, dis-je, qu'un Ministre, sans contrôle d'aucune sorte, a promulgué ce décret de 1852, qui est encore la loi de notre marine de commerce. »

Quoi qu'il en soit, ce régime a néanmoins fonctionné depuis cette époque et lors des grandes enquêtes sur la marine marchande en 1866, 1871, 1873, 1893 et 1897, personne n'en demanda la suppression. Les lois de 1898 et de 1902 n'y ont apporté que de rares modifications en adoucissant certaines peines.

(1) *J. O.*, Pelletan, 2 déc. 04, p. 2841.

M. Félix Faure, lors de la revision du décret-pénal de 1852 (1), pouvait donc déclarer :

« Le principe n'en est pas contesté... Ni depuis le fonctionnement régulier de la Constitution de 1852, ni au cours des modifications de cette Constitution, ni depuis notre Constitution de 1875, on n'a pensé à le soumettre au Parlement. Préparé depuis de longues années il fut accepté de la marine marchande comme une loi qui mettait fin à l'incertitude et à l'arbitraire, et il n'a soulevé jusqu'à ces derniers temps que des critiques de détail de la part des officiers qui l'appliquaient, non plus que des justiciables ».

Les déclarations de ces deux éminents parlementaires peuvent difficilement se concilier. Il est vrai, que si l'un était chargé de reviser cette loi l'autre était au contraire chargé de l'appliquer ; on serait tenté, en présence de telles énonciations, d'intervertir leurs rôles.

L'examen historique nous prouve donc que des lois spéciales sont nécessaires pour la marine marchande, que ce régime d'exception est aussi ancien en France que la navigation commerciale elle-même. C'est en vain qu'on essaya de ramener les infractions maritimes au droit commun. A peine eut-on supprimé les juridictions exceptionnelles qu'on en demanda le rétablissement. Presque immédiatement le gouvernement se vit dans l'obligation de déposer des projets de loi spéciaux et on

(1) *J. O.*, 17 juillet 1889 ; § 458.

fut bientôt contraint de restaurer l'ancienne législation pénale pour réprimer l'indiscipline des équipages du commerce.

Et si en 1904, un ministre de la marine pouvait avec l'approbation des Chambres prononcer les graves paroles que nous avons entendues, refuser d'appliquer la loi, le 8 juillet 1910 (1), M. Chéron, sous-secrétaire d'Etat à la marine répondait aux interpellations : « J'entends appliquer ce texte (loi de 1898 sur la désertion) tel qu'il doit être appliqué, c'est-à-dire en faisant respecter d'une manière absolue la discipline à bord. »

Et la Chambre lui accordait sa confiance par 367 voix contre 95. Si l'on demande encore la revision de cette loi, il ne peut être désormais question de la supprimer purement et simplement et de ramener les marins du commerce au droit commun.

LES LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES

Si nous examinons les législations étrangères nous aboutirons à une conclusion identique.

Dans tous les pays les délits maritimes sont réprimés d'une façon particulièrement énergique et toutes les lois punissent dans des conditions analogues l'abandon du navire, qu'il soit individuel ou collectif.

(1) *J. O.*, p. 539.

Lorsqu'en 1904, le ministre de la Marine refusa de poursuivre les marins grévistes, il disait dans son interview de l'*Humanité* que « si elle admettait cela, notre législation serait moins libérale que celle de l'Allemagne ou d'Angleterre » ; mais M. le député Ripert ayant relevé ces affirmations lors de l'interpellation du 25 novembre, au moins en ce qui concerne l'Allemagne, il se ravisa et dans la séance du 2 décembre 1904 déclara qu'il ne voulait parler que des législations anglaise et américaine.

Or, que disent ces législations, sont-elles seulement moins sévères que la nôtre ?

En Grande-Bretagne, l'art. 221 du *Merchant Shipping Act* de 1894 déclare que « s'il déserte son navire le marin sera coupable de désertion et passible de la confiscation de tout ou partie des effets qu'il laisse à bord, ainsi que des salaires acquis par lui à cette époque » et il doit, en outre, à l'armateur, réparation pécuniaire du dommage subi ; en dehors du Royaume-Uni il peut subir en outre une peine d'emprisonnement avec ou sans *hard labour*. Mais dans tous les cas il peut être ramené de force à bord (art. 222).

Enfin, « s'il est absent sans permission, à un moment quelconque pendant les 24 heures du départ du port, soit au commencement, soit pendant le cours du voyage, ou s'il est absent de son navire ou de son poste sans permission ou raison suffisante, il sera, si l'infraction ne va pas jusqu'à la désertion ou n'est pas traitée comme

telle par le capitaine, coupable d'absence sans permission et passible de la confiscation sur ses salaires d'une somme de 2 jours de paie au maximum et en plus par chaque 24 heures d'absence soit d'une somme de 6 jours de paie au maximum, soit de toutes dépenses légitimement faites pour se procurer un remplaçant; enfin excepté dans le Royaume-Uni, il sera passible d'un emprisonnement d'une durée de 10 semaines au maximum avec ou sans *hard labour*. »

Ainsi, d'après cette loi, la désertion à l'étranger est punie aussi sévèrement sinon plus qu'en France. Dans le Royaume-Uni, il peut y avoir également répression et peines pécuniaires plus fortes que chez nous et, en outre, embarquement de force. La loi nouvelle supprime, il est vrai, les autres peines corporelles.

Si nos socialistes en félicitent l'Angleterre, nos voisins ne s'en réjouissent pas aussi facilement; car les statistiques leur enseignent que si en 1876 sous le régime d'une loi plus sévère on calculait à Cardiff 1,87 0/0 des matelots manquant au départ, en 1880, période mixte, le chiffre s'élève à 2,80 et en 1881, avec la législation actuelle, il atteint 5,76 (1)!

Ces chiffres ont leur éloquence, ils se passent de commentaires.

« Mais, nous dit M. Sayous dans son ouvrage très in-

(1) *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. IV, p. 72.

intéressant sur le « marin anglais » (1) : Le principe anglais sur le travail à bord des bateaux de commerce est très simple, les matelots « doivent obéir à tous les ordres de leur chef », ainsi que le disent les rôles d'équipage, et il cite le fait d'un matelot condamné par un tribunal maritime pour « avoir refusé de laver le pont de son navire un dimanche », ni les principes des livres saints, ni le caractère nullement urgent d'un tel travail n'ont pu faire fléchir la rigueur des juges. Voilà des exemples que n'ont point cités nos ministres quand ils parlaient du libéralisme de la législation anglaise. Quant à la réglementation du travail à bord, il n'en est nullement question chez nos voisins.

En Allemagne la loi du 2 juin 1902, qui a remplacé celle du 27 décembre 1872, une loi toute récente par conséquent, punit dans son art. 93.

« L'homme d'équipage, qui, après la conclusion du contrat d'engagement, se tient caché, afin de se soustraire à l'entrée en service, d'une amende de 60 marks au maximum. »

Quand cette partie de la loi fut lue à la Chambre, les socialistes et en particulier M. Carnaud s'empressèrent de déclarer que « les grévistes ne se cachent pas ». Aussi M. Ripert poursuivit-il aussitôt la lecture de l'article, qui mentionne la désertion et ne distingue pas suivant qu'il s'agit d'un délit commis en Allemagne ou à l'étranger.

(1) Sayous, *Le Marin Anglais*, page 114.

« Lorsqu'un homme d'équipage, pour se soustraire à la continuation du service, déserte ou se cache, la peine pécuniaire est portée à 300 marks au maximum ou à la peine d'emprisonnement jusqu'à 3 mois. »

En outre d'après l'art. 94 s'il ne revient pas à bord il « perd le droit aux salaires gagnés jusqu'alors... Ses salaires s'ils ne suffisent point, ses effets laissés à bord peuvent être réclamés par l'armateur pour se couvrir de son droit à des dommages intérêts ». Dans les cas où les salaires seraient supérieurs au dommage subi par l'armateur on en versera une partie à la caisse des gens de mer.

Il est une autre sanction comme en Angleterre, qui n'existe pas chez nous, c'est l'art. 33.

« L'homme d'équipage peut, sur la demande du capitaine, être arrêté par le bureau des gens de mer, ou, s'il n'y en a pas, par la police locale pour être contraint à remplir son obligation. »

L'article 264 du Code de la marine marchande italien déclare que « tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire marchand qui, tant dans l'Etat qu'à l'étranger, sans autorisation de l'autorité maritime, abandonnera le navire, ou ne se rendra pas à bord de ce navire après avoir été enrôlé sera considéré comme déserteur ».

La peine est fixée dans l'article suivant : 3 à 6 mois de prison si c'est dans l'Etat, 6 mois à un an à l'étranger et en outre une amende de 51 à 200 liras qui sera dévolue à la caisse des invalides.

Mais en Italie, non seulement les crimes sont, comme en Allemagne et en France, de la compétence des tribunaux de droit commun, mais également les délits ; il en est de même aux Etats-Unis.

Et nous pourrions encore citer dans les mêmes conditions les lois maritimes spéciales des Pays Scandinaves, de la Belgique du 21 juin 1849, de la Hollande du 7 mai 1856.

En définitive, on peut constater que toutes ces législations définissent des infractions propres à la navigation commerciale et les répriment d'une façon particulièrement énergique. Les législations récentes étendent la compétence des juridictions du droit commun, tout en conservant une répression aussi sévère sinon plus qu'en France.

Mais il n'est pas de loi qui autorise la grève, même au port d'origine.

CHAPITRE VI

PROJET DE CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL DE LA MARINE MARCHANDE

On doit cependant reconnaître que si le décret-loi de 1852 a été révisé en 1898 et en 1902, il est encore susceptible d'amélioration. Mais tous changements, toutes modifications dans notre législation pénale maritime doivent être faits avec la plus extrême prudence, car il est un mal dont souffre, dont se meurt notre marine marchande, c'est l'indiscipline.

M. l'amiral Besson, dont on a souvent invoqué l'autorité en cette matière disait (1) : « le Code de 1852 est une loi d'exception, c'est vrai, mais la vie du marin avec ses privations, ses dangers constants est une vie d'exception. Il n'est pas plus naturel d'aller vivre sur l'eau que de vivre à la caserne... A des situations exceptionnelles, il faut des lois d'exception ; le vent de folie qui souffle

(1) *Petit journal*, 1^{er} mars 1910.

sûr nous peut seul expliquer les attaques dont le Code militaire a été l'objet. Il en est de même du décret-loi de 1852. »

Il est donc un principe qui doit demeurer intangible ; c'est la nécessité pour les marins d'une législation d'exception ; ce principe découle de l'existence même de l'homme de mer, comme des nécessités de la navigation commerciale. Si certaines peines peuvent être adoucies, certaines infractions revisées, il n'en demeure pas moins indispensables sinon de maintenir, du moins de rétablir la discipline. Il faut au capitaine une autorité absolue et incontestable, pour qu'il conserve en même temps toute sa responsabilité. Le sort de l'Inscrit peut être amélioré ; mais il est un mal à éviter c'est « qu'encouragé par tous ces projets, excité par des meneurs, qui en vivent, l'indiscipline augmente à bord de nos bâtiments. »

Si en présence de certaines pénalités exagérément élevées, on a pu dire que le décret n'est plus en harmonie avec nos mœurs ; il est bon d'ajouter que les inscrits n'en ont guère souffert ; et les juges des tribunaux maritimes se montrent en général extrêmement indulgents. Mais c'est là peut-être l'une des principales raisons de réformer la législation actuelle ; les lois doivent suivre l'évolution des idées pour que la jurisprudence puisse s'y conformer exactement, le décret-loi est devenu sinon inefficace, du moins insuffisant. D'autre part, les gouvernements en refusant de l'appliquer, en prétendant ces textes de 1852 et de 1898 atteints de

caducité ne les ont évidemment pas abrogés ; mais ils ont permis qu'on les attaque et qu'on en conteste même la validité. Dès l'instant où des lois perdent ainsi une portion quelconque de leur force, leur revision s'impose. C'est évidemment par là que devaient commencer les hommes au pouvoir. Déclarer qu'on ne tiendra aucun compte des lois en vigueur, ce n'est pas une solution ou en tous cas elle est mauvaise ; si ces lois semblent trop sévères ou trop anciennes, il est avant tout nécessaire d'en susciter la revision et de déposer un projet de loi nouvelle.

C'est seulement après les violentes interpellations à la Chambre de 1904 que le gouvernement se décida à agir en ce sens.

Par un arrêté du 16 mars 1905, M. Gaston Thomson, ministre de la Marine institua une commission chargée de cette revision. Le premier soin de cette commission fut de procéder à une enquête, de recueillir l'avis des intéressés et d'examiner les législations des principales puissances maritimes.

En 1909 elle put élaborer un texte complet qu'elle présenta au conseil supérieur de la navigation maritime.

Mais ce projet donna aussitôt lieu à des débats passionnés. Aussi bien les représentants des armateurs, que ceux des capitaines au long cours et des inscrits, le combattirent avec une telle ardeur qu'il fut impossible de procéder à la discussion des articles. Ces tendances des diverses parties semblaient incompatibles, toute conciliation paraissait impossible.

Il fut donc décidé que ce texte serait renvoyé devant une sous-commission où figureraient des représentants des divers intérêts opposés et des fonctionnaires des principales administrations intéressées. Cette fois l'antagonisme parut moins absolu, l'intransigeance diminua et cette sous-commission prépara un nouveau projet que l'on espère bientôt soumettre à l'agrément des Chambres.

Ce projet élaboré à la suite des grèves de Marseille et au lendemain des grèves nouvelles ne pouvait les ignorer. Les articles 65, 66, 69 et 70 du décret pénal devaient être l'objet des préoccupations constantes de ses rédacteurs.

En 1898 ces articles avaient déjà subi quelques modifications ; nous les avons étudiées dans le cours de cet ouvrage. La définition et les conditions de l'infraction n'avaient guère été remaniées ; la principale réforme avait consisté à ajouter aux « gens de mer » visés dans l'art. 65 : Les « mécaniciens, chauffeurs et médecins français ou étrangers », mais on avait augmenté la peine de prison et supprimé l'embarquement d'office sur un navire de l'Etat car disait M. Félix Faure : « Le service de l'armée française est un honneur. Nos lois sur la conscription et le recrutement excluent des rangs de l'armée les hommes que leurs antécédents ont rendu indignes d'y être admis. » De tels sentiments s'expliquent et honorent celui qui les a formulés. La marine militaire ne doit pas être une école de correction.

Mais les peines s'apprécient par leur efficacité pra-

tique, et surtout par la crainte qu'elles inspirent. Or, si le service d'Etat est un honneur, il est en même temps une charge. Quiconque a effectué son service militaire dans la flotte ou à la caserne sait que la punition la plus redoutée est de voir prolonger son service après le départ de la « classe ».

Si en général on paie volontiers à la patrie cette dette militaire qu'on considère comme une dette sacrée, on redoute de la voir s'accroître de nouveaux arrérages.

Aussi en 1907, M. Thomson, ministre de la Marine, menaçait les marins grévistes de les rappeler sous les drapeaux : « Si la grève avait continué, déclarait-il (1), la marine de l'Etat eut assuré les relations commerciales de la France et usant des droits que la loi me confère et afin d'assurer à la défense nationale des effectifs suffisants, j'aurais supprimé le renvoi en congé des inscrits maritimes, qui se fait actuellement au bout de 46 mois et je les aurais contraints de faire cinq ans de services effectifs. J'en aurais au besoin rappelé d'autres sous les drapeaux!... Peut-être les inscrits conviendront-ils que le service est plus agréable à bord des bateaux privés qu'à bord de ceux de l'Etat!... » Si en la circonstance on peut nous objecter qu'il ne s'agit point d'une mesure pénale, cette dernière phrase semble bien cependant énoncer en tous cas un moyen de contrainte.

Plus près de nous n'a-t-on point vu militariser des employés de chemins de fer pour mettre fin à une grève

(1) *Le Matin*, 6 juin 07.

désastreuse. Enfin, on peut ajouter qu'en Allemagne une loi, qu'un de nos ministres de la marine nous donnait en exemple, prévoit l'embarquement correctionnel. Ainsi peut-on s'expliquer les explications du rapporteur Ducos : « Ce n'est pas sans regret, déclarait-il, que l'on a dû comprendre au nombre des peines, l'embarquement sur un bâtiment de l'Etat pour une campagne plus ou moins longue ; mais l'expérience prouve que le service de la flotte qui devait être pour les marins un objet d'ambition, inspire encore au plus grand nombre une appréhension très vive » La plus grande objection que l'on puisse faire à cette pénalité est la réduction de solde, qui frappe davantage la famille des marins que le marin coupable. C'est pour cette raison que le législateur évite toujours les peines pécuniaires qui sont encore en honneur dans certaines nations voisines. Quoi qu'il en soit personne n'en demande le rétablissement ; mais souvenons-nous que la solution préconisée par M. Thomson est toujours possible.

Enfin la loi de 1898 a atténué les pertes pécuniaires de la désertion en attribuant une partie des salaires perdus à la femme du délinquant.

Le projet n'entend pas autoriser les grèves maritimes. Dans son remarquable rapport, M. Atthalin fait sienne la théorie de M. Millerand sur les grèves de chemins de fer et l'applique à nos grèves : « Le service des chemins de fer a pris une telle importance que le gouvernement qui accepterait que ce service soit inter-

rompu et ne prendrait pas immédiatement toutes les mesures pour empêcher qu'il le soit ne ferait pas son devoir. »

Et il déclare que l'on peut appliquer à plus forte raison au cas présent ce passage de l'exposé des motifs du projet de loi sur les différends dans les chemins de fer ; « la puissance publique est ainsi conduite par une nécessité inéluctable à briser indirectement la grève, en lui ôtant ses chances de durée et de succès qui résident tout entières, quand il s'agit d'une industrie privée dans l'arrêt complet de la production industrielle, non rétablie par l'intervention de l'Etat. »

La grève n'est donc pas une arme nécessaire pour le marin ; il ne doit pas en user ; ce n'est « qu'une manifestation inconséquente aussi désastreuse pour lui que pour les armateurs et pour les tiers ». Il a d'autres moyens de faire valoir ses droits : c'est le contrat collectif, la tutelle de l'Etat et enfin les commissions d'arbitrage.

Nulle part dans le projet on ne parle de la « grève » ; il n'est question que de faits individuels ; on s'en tient ainsi aux principes habituels de notre législation et de notre jurisprudence, comme d'ailleurs des lois étrangères. Mais il demeure bien entendu que les grèves sont comprises dans les solutions prévues par le projet. Ce rapport nous apprend que la sous-commission n'a pas voulu attacher à la grève des peines particulièrement élevées, mais qu'elle n'entend pas non plus les légitimer. Donc pas de droit

spécial, pas d'articles particuliers sur la grève, déclare le rapporteur : les actes collectifs seront punis dans tous les cas où ils le seraient comme faits individuels.

« D'ailleurs l'absence collective est difficile à définir. On peut caractériser sans peine les actes positifs, comme les violences, lorsqu'ils se produisent collectivement, cela est moins aisé s'il s'agit de faits négatifs, pour ainsi dire. Si plusieurs matelots, par exemple, manquent ensemble le départ, ce peut-être pour des raisons étrangères les unes aux autres. Comment savoir s'il y a délit collectif, comment savoir surtout par qui il est commis, puisque par définition, les uns et les autres échappent à l'action et par suite à la surveillance du capitaine. »

Les anciens articles punissant la désertion sont entièrement modifiés ; l'application d'une peine exceptionnellement sévère aux seuls gens de mer, mécaniciens, chauffeurs et médecins français ou étrangers » n'existe plus. La fixation d'un délai d'absence déterminé à l'avance, pour constituer un délit : « 3 fois 24 heures en France, 2 fois 24 heures à l'étranger est également supprimée. Et enfin nulle part on ne rencontre le mot de « désertion. »

La sous-commission a admis d'autres solutions.

D'abord il n'y a jamais délit dans le fait d'abandonner le navire pendant l'escale, à condition de ne pas manquer le départ.

Désormais le fait de s'absenter irrégulièrement moins de 4 heures est « réputé faute légère » dit l'article 7 et

L'homme d'équipage peut se voir infliger par le capitaine, (art. 9) soit un blâme, soit une consigne de 1 à 4 jours ; et encore faut-il que sa faute ne rentre pas dans l'énumération des articles 33 ou 34 ; c'est-à-dire qu'elle ne soit accompagnée d'aucune des circonstances spécifiées dans ces articles ; car dès lors elle se transformerait automatiquement en délit.

L'homme qui est absent plus de 4 heures (art. 11) toujours sans les circonstances aggravantes des art. 33 et 34^e commet une faute grave. Il peut se voir infliger d'après l'article 12 :

1° L'amende ne pouvant excéder 30 francs ;

2° La consigne de 4 à 10 jours ;

3° L'emprisonnement disciplinaire pendant 5 jours au plus. Et au cas de deuxième faute grave au cours du même engagement, dans le délai de moins de 2 mois, la peine de la consigne à bord peut être portée à 20 jours et la peine de l'emprisonnement disciplinaire, peut être portée à 10 jours. Les fautes graves sont de la compétence de l'administrateur de la marine (art. 14), ou à son défaut des officiers commandant les bâtiments de l'Etat. La commission n'a pas cru devoir conserver l'ancien délai d'absence de 3 fois 24 heures en France pour aggraver la peine et la transformer en délit ; car elle voit dans ce fait d'absence sans autorisation le plus souvent non pas un dommage réel, une entrave au succès de l'expédition, mais une atteinte à l'autorité du capitaine ; c'est une raison suffisante de frapper le coupable, il y a bien

là une faute disciplinaire, mais qui ne semble pas assez grave pour constituer un délit.

Le délai primitivement fixé ne reposait sur aucune base solide. Si l'absence peut devenir délictueuse les rédacteurs du projet n'ont pas voulu, dans l'impossibilité de fixer un délai toujours arbitraire, que ce soit, par sa prolongation ; ils s'en sont tenus à la notion de faute légère, grave et très grave au cas de récidive. Mais ils ont remplacé les limites antérieures par d'autres faits qu'ils jugent circonstances aggravantes.

Ce nouveau délit d'absence irrégulière est fondé sur deux principes se rattachant à l'intérêt général seul : l'homme d'équipage se doit à sa fonction, d'abord tant que la sûreté du navire est en jeu, et, en second lieu, tant que la continuité des services maritimes l'exige.

Dans son titre III concernant les délits et crimes maritimes, le projet consacre le chapitre II tout entier à : « l'absence illégale, la violation et les cas de résiliation du contrat d'engagement ». Ce sont principalement ces articles qui ont pour but de remplacer les anciens art. 65 et suivants du décret pénal. Enonçons d'abord l'art. 33.

« Est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout officier, maître ou homme d'équipage qui, sans autorisation, se rend coupable d'absence du bord « quelle qu'en soit la durée, étant de quart, de garde ou de veille et, en tous cas, si cette absence est de nature à entraîner un risque par la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. »

Cet article qui paraît énoncer certaines exceptions aux pénalités prévues par les art. 7 et 9 déjà étudiées sur les fautes de discipline est en réalité d'une application très générale. Car dans tous les cas, et en tous lieux le navire même au port et en sécurité doit être gardé ; d'autre part les circonstances aggravantes qui y sont énoncées peuvent être continuellement invoquées, surtout au cas d'une grève qui ne peut avoir d'effet qu'autant qu'elle est générale et qui comporte toujours un « risque pour la cargaison », surtout quand il s'agit du transport des primeurs d'Algérie ou du ravitaillement des nouveaux paquebots postaux. Et remarquons qu'il n'est plus besoin d'aucun délai pour constituer ce délit.

L'art. 34 ajoute :

« Est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 3 mois tout officier, maître ou homme d'équipage qui, même sans être de quart, de garde ou de veille, se rend coupable d'absence du bord, quelle qu'en soit la durée, avant le moment auquel le capitaine a fixé la cessation du travail par quart, soit sur le pont, soit dans les machines.

Est puni encore de la même peine celui qui quitte le bord étant consigné ou aux arrêts. »

On sent à la lecture de cet article que la préoccupation constante de ses rédacteurs est toujours la grève. Et cependant il n'en est mot. L'article 33 était déjà une restriction de « ce droit de grève » s'appliquant surtout à certaines situations spécialement déterminées.

L'art. 34 est encore plus absolu et plus extensif. Comme dans l'article précédent la moindre absence peut devenir une faute délictuelle. Mais il suffit ici qu'elle se produise au moment indiqué par cet article. C'est une condition de temps qui constitue donc la circonstance aggravante. Il y a plus : la peine ne s'applique pas seulement comme dans le décret pénal aux « gens de mer, mécaniciens... etc. » c'est-à-dire, à peu près exclusivement aux inscrits maritimes, mais à toute personne : à « celui qui se rend coupable... etc. ».

Il est bon d'ajouter que si les hommes doivent rejoindre le bord pour l'appareillage, à plus forte raison doivent-ils ne pas manquer le départ. Ce délit sans être énoncé rentre donc dans les termes de l'art. 33 du projet tout aussi bien que dans l'article 65 de l'ancienne loi.

Quant au dernier paragraphe, concernant l'homme « consigné ou aux arrêts », il ne prête à aucune controverse et n'est que la réparation d'une omission du décret.

L'article 35 essaie de réglementer la grève ; ou plutôt dans une certaine limite d'en légitimer l'usage. On y sent un effort laborieux pour concilier des intérêts opposés « Dans les ports métropolitains, y est-il dit, entre le moment fixé par le capitaine pour la cessation du service par quarts après l'arrivée du navire dans le port, et le moment fixé par le capitaine pour le commencement du service de quart en vue de l'appareillage, le contrat d'engagement pour les officiers, maîtres et hommes d'équi-

page peut être résilié par l'une ou l'autre des parties, mais seulement en se conformant aux conditions stipulées et aux formalités légales.

Si le contrat ne fixe pas un terme à l'engagement, il doit nécessairement stipuler un délai de préavis. Si l'engagement est contracté pour un voyage, on peut convenir que l'engagement ne peut être résilié jusqu'à l'arrivée dans un port déterminé nommément ou de toute autre manière. Si l'engagement est contracté pour une durée déterminée, on peut stipuler que l'engagement ne peut être résilié avant un temps fixé, ou qu'à des époques ou dans des ports convenus, sans toutefois que la durée des intervalles de temps correspondant puisse excéder jamais douze mois. *A défaut de stipulation, chaque partie peut résilier le contrat en observant un délai de vingt-quatre heures.*

Dans tous les cas, les dispositions relatives à la résiliation doivent être les mêmes pour les deux parties contractantes, sinon l'officier, le maître ou l'homme d'équipage peut revendiquer pour lui le bénéfice du délai le plus avantageux.

La résiliation résulte d'une déclaration faite ou adressée par écrit au bureau de l'Inscription maritime. Cette déclaration est immédiatement notifiée à l'autre partie par les soins de l'autorité maritime. Le délai de préavis court du moment où la notification est parvenue à la partie adverse.

La résiliation de l'engagement ne fait pas obstacle à

l'application des sanctions encourues pour absence sans autorisation, antérieure à la résiliation.

L'absence irrégulière pendant plus de trois jours constitue un motif légitime de résiliation aux torts de l'absent.

Hors des ports métropolitains, le contrat d'engagement n'est pas résiliable en principe; mais dit l'art. 36 : « l'administrateur de l'inscription maritime peut résilier l'engagement sur la demande d'une seule partie » il jouit donc d'un pouvoir exceptionnel dans le silence du contrat; mais une double condition lui est imposée : qu'il y ait « motif légitime » et que le « succès de l'expédition le permette », il est en outre un cas de résiliation automatique c'est l'absence pendant plus de 3 jours.

Le principe essentiel de ces deux articles est d'assurer la réciprocité des liens contractuels et d'entourer la résiliation d'un certain nombre de formalités. L'administrateur de l'inscription maritime intervient dans la conclusion du contrat il est tout naturel qu'il participe à sa rupture.

La rupture possible du contrat : telle est la grande innovation du décret. La grève serait-elle donc licite? En réalité si ces textes devenaient légaux, leurs effets seraient bien moins radicaux qu'ils n'apparaissent tout d'abord. La grève ne serait pour ainsi dire pas possible; les articles précédents nous ont montré qu'il est des cas nombreux où elle serait interdite. Il est des périodes où elle ne serait jamais autorisée : avant et après le départ

du navire ; il y a des situations qui ne permettent pas non plus de la tolérer : service de quart, de garde, ou de veille, parfois ce sont d'autres événements qui y mettent obstacle : la nécessité d'assurer : « la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison ». Or, si l'on ne se trouve dans aucun de ces cas, dans aucune de ces circonstances quel est le rôle d'un marin à bord du navire ? Il est pour ainsi dire négatif et l'on comprend difficilement des équipages se mettant en grève à des époques où normalement ils devraient être débarqués ! Quant aux formalités qu'on leur impose, la pratique nous enseigne qu'ils se refusent toujours à les accomplir.

Mais la résiliation énoncée à l'art. 35 est-elle bien elle-même une innovation ? Innovation légale sans doute. Chacun sait que cette clause existe actuellement dans tous les contrats d'engagement. « Les inscrits peuvent, disait M. Chéron à la Chambre le 8 juillet 1910 (1), user du droit de préavis qui est inscrit dans toutes les conditions d'engagement, droit de préavis qui, si j'ai bonne mémoire, à Marseille doit être exercé 24 heures au moins avant le départ. Ils peuvent, dans le délai qui leur est imparti pour l'exercice de ce droit de préavis dénoncer le contrat. »

Par conséquent, si le projet a révisé toute la loi de 1898, modifié tous les articles et transformé les textes, il serait bon de ne pas s'exagérer l'importance de la réforme.

(1) *J. O.*, 9 juillet 1910, p. 569.

Aussi de même que les socialistes protestent contre le « Code oppresseur » contre « l'abominable décret qui légalise leur servitude » de même ils accablent de leurs blasphèmes le « rapport dû à M. Atthalin, qui révèle des préoccupations des armateurs ; car, déclarent MM. Bonneff (1), le nouveau Code proposé aggraverait celui de 1852 et, militarisant les inscrits, leur retirerait l'arme unique qui leur reste contre leurs employeurs, la grève ». Puis ils nous annoncent « une agitation tenace sans précédent ».

Il ne résout évidemment aucune difficulté pratique, mais empêche désormais toute contestation sur l'efficacité des textes. Il n'autorise pas les grèves et ne pouvait les autoriser.

De même que le gouvernement doit intervenir quand il s'agit de grèves des postes, de chemins de fer, il est également obligé d'agir quand éclate une grève dans la marine marchande.

Il ne peut laisser interrompre l'activité et l'existence tout entière d'un pays par la suppression de ses services les plus indispensables, les services d'utilité générale. Ainsi peuvent s'appliquer en la circonstance les principes énoncés dans un récent projet de loi : « Quand l'interruption d'un service est incompatible avec les nécessités primordiales de la vie sociale, de la paix, de la sécurité ou de la santé publique ou avec celles de la dé-

(1) *L'Humanité*, 18 juin 1912.

fense nationale, ce n'est pas par quelques catégories de consommateurs que le contre-coup de la lutte est ressenti, mais par la collectivité tout entière, par toute une cité, par toute une nation » et concluait-on, le législateur doit aviser.

C'est pour ces raisons que fut institué le Conseil d'arbitrage par la loi du 22 juillet 1909 ; car les grèves de marins ne pouvant être tolérées, il fallait aplanir les différends d'ordre collectif. Si ce conseil n'a pu fonctionner lors des dernières grèves c'est que les inscrits fidèles à leurs principes refusèrent d'élire leurs délégués, lors du scrutin du 3 décembre 1911 ; comme d'ailleurs ils n'avaient point voulu en avril 1904, lors de l'affaire de l'*Abd-El-Kader* se conformer à la sentence arbitrage de M. l'administrateur Leflambe et le 24 septembre 1904 à celle de M. Magnan ancien président du tribunal de commerce ; tandis que les armateurs se soumettaient à la décision de M. le Président Ditte, dont la légalité cependant a été sévèrement jugée par des arrêts antérieurs.

Et il n'est pas vrai de dire que l'armateur se trouve vis-à-vis des inscrits dans la même situation qu'un employeur en face des autres salariés.

M. Hamet (1) dans son ouvrage remarquable sur « la Grève » énonce deux principes qui selon lui paraissent dominer la liberté de la coalition.

Lorsque, déclare-t-il, l'autorité publique remplit, entre le capital et le travail, les fonctions d'un arbitre impar-

(1) Thèse, *La grève*, 1903, p. 30.

tial et désintéressé, la coalition apparaît uniquement comme une cause de troubles et comme une révolte, plus ou moins déguisée contre la loi et les décisions du pouvoir. La liberté des coalitions est dès lors non seulement inutile, mais encore dangereuse. La seule voix légitime que peuvent employer les maîtres ou les ouvriers pour faire modifier le tarif des salaires est la supplique, la pétition adressée à l'autorité compétente.

Or, les inscrits ont un double recours possible ; le premier c'est à l'Etat ; l'administrateur de la marine est considéré comme leur tuteur ; si les conditions du contrat sont violées, ils peuvent toujours lui en référer. Et enfin par surcroît de garantie on a institué un conseil d'arbitrage pour régler les litiges qui pourraient surgir avec l'armement.

Mais les inscrits ne veulent pas de « palliatif aux grèves partielles, qui se multiplient et pourront un jour devenir grève générale » ; suivant l'expression de l'un de leurs chefs (1). Cette doctrine ne se discute pas en droit ; elle est en opposition avec toute théorie juridique puisque révolutionnaire.

« En second lieu, ajoute M. Hamelet, lorsque la loi, en accordant aux membres d'une corporation, le droit exclusif d'exercer un certain métier, limite le nombre soit des patrons, soit des ouvriers il lui est impossible de donner à ces individus, investis d'un véritable monopole le droit de se coaliser pour cesser le travail... Tels sont les :

(1) L. Reaud, *Travailleur de la Mer*, 13 nov. 09.

deux principes qui, dans l'ancienne organisation sociale de la France, rendaient légitime la répression des coalitions. »

Et tels pourrait-on encore ajouter sont les deux principes qui s'appliquent aux inscrits maritimes.

Mais il est un argument qu'invoquent fréquemment les syndicalistes pour démontrer la nécessité de la grève : quand l'ouvrier, disent-ils, veut entrer dans une usine, il se présente chez un patron, mais étant seul ne peut discuter effectivement le contrat et doit accepter le travail qu'on lui offre. Il est nécessaire qu'il connaisse ses camarades et s'entende avec eux pour imposer à l'employeur ses conditions.

Il est nécessaire de légaliser le contrat collectif qui seul peut lui permettre ces avantages.

Notre réponse est simple en la circonstance : depuis plus de deux siècles le contrat collectif existe pour les travailleurs de la mer.

Enfin il ne faut pas oublier que si l'Etat doit intervenir dans les conflits maritimes, ce n'est pas seulement, et cependant cette raison serait déjà suffisante, parce qu'il s'agit d'un service public, mais parce qu'il est partie au contrat et que les matelots ne sont que des ouvriers qu'il impose au commerce privé.

On ne peut donc qu'approuver M. Chéron quand il dit : « Est-il admissible qu'au moment où le navire est sur le point de partir, au moment où les feux sont allumés, où l'on va appareiller, où les passagers attendent le

départ, est-il admissible que tout à coup, pour un oui ou pour un non, parce qu'il y a un Somalis à bord, ou sous n'importe quel prétexte, les marins mettent sac à terre ? Prendra la responsabilité de cet état de choses qui voudra, mais moi je ne la prendrai pas, car j'ai conscience qu'il n'y aurait pas de navigation commerciale possible si on admettait ces errements. » Et c'est sur de telles paroles que la Chambre lui accorda sa confiance à une très forte majorité. Si le décret de 1852 réprimait ces actes, il en est de même du récent projet.

Cette doctrine rencontre naturellement grand nombre de détracteurs, surtout dans les milieux syndicalistes ou socialistes. Non pas que les inscrits réclament pour eux l'application intégrale du droit commun ; ils l'ont fait lors des premières grèves et surtout en 1900, mais depuis ils ont réfléchi et se sont ressaisis, car tout bien considéré ils y perdraient plus qu'ils n'y gagneraient.

Aussi ont-ils eux aussi élaboré un projet ou plutôt un contre-projet, que M. Rivelli, secrétaire de la Fédération, adressa au ministre de la marine. « Et d'abord, pour éviter toute équivoque, toute interprétation malveillante, la Fédération proclame le devoir absolu des matelots d'obéir *en mer* à celui qui assume la tâche de diriger le bâtiment (1). » Voilà évidemment d'excellents principes. « Les ordres *découlant du service en mer* qu'il donne (et les journaux du « parti » qui reproduisent ce texte, im-

(1) *L'Humanité*, 18 juillet 1912.

priment ces premiers mots en caractères spéciaux), doivent être exécutés partout l'équipage sans l'ombre d'une hésitation, sans qu'un seul murmure échappe à l'un des hommes. »

Le fait d'insister sur ces quelques termes est déjà une indication. Mais bientôt la tendance des syndicalistes se précise : « Ils ne veulent pas que sous prétexte d'obéissance, on les puisse contraindre à exécuter les travaux qui ne sont pas nécessaires à la marche normale du navire, mais qui servent simplement les intérêts de l'armateur. » En définitive leur contre projet aboutit à une atteinte à l'autorité du capitaine ; ils prétendent doubler sa personnalité : « fonctionnaire technique, les marins lui doivent l'obéissance absolue ; agent commercial, représentant l'armateur, les marins ont le droit de défendre auprès de lui leurs intérêts, de les discuter, de ne louer leurs bras qu'aux conditions qui leur paraissent équitables, comme le font tous les autres ouvriers. Ils demandent donc que le pouvoir disciplinaire du capitaine soit borné aux fautes contre le service du bord et ne s'étende pas aux conflits d'ordre marchand. »

Voilà une théorie qui est inadmissible, l'autorité du capitaine cesse d'être absolue si à un moment quelconque on permet aux marins de discuter ses ordres. Dès le moment où un homme est « embarqué », où il peut être qualifié d'inférieur il doit observer une discipline rigoureuse, que l'on soit au port, en rade, ou en pleine mer, qu'il s'agisse d'assurer une manœuvre pour les sécurités du

navire ou des personnes embarquées comme de la cargaison. Les ordres cessent d'être des ordres si on permet même d'en contester l'efficacité. L'autorité du capitaine doit demeurer intégrale. Une seule formule demeure possible ; c'est l'ancien adage « maître à bord après Dieu ».

Durant les travaux de la sous-commission, cette distinction fut présentée sous une autre forme. L'un des membres de la commission demanda que l'autorité du capitaine fût bornée au maintien de l'ordre et de la sécurité ; il n'a pas à bord, disait-on, à assurer les « succès de l'expédition ». La commission se refusa à admettre une telle théorie et dans son article 5 déclare que « le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes embarquées, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et le succès de l'expédition. »

Cette solution était la seule logique, car on ne peut légitimement opposer la conduite et la manœuvre du navire à son exploitation commerciale. Le but même de la navigation et de toutes ses conséquences étant de faire du commerce. Si l'on admettait une telle théorie les limites de la désobéissance seraient bien indécises, et elle ne connaîtrait pour ainsi dire plus de bornes. Seuls seraient sûrement punis le désordre et la rébellion, la désobéissance à des moments critiques, au cours d'un sauvetage ou d'une manœuvre dangereuse.

L'autorité du capitaine doit être intégrale et indivi-

sible de même que sont solidaires tous les organes qui assurent le fonctionnement d'un navire marchand.

Adoptant ce texte la sous-commission se conformait à tous les précédents législatifs : le consulat de la mer comme le décret pénal de 1852 dans son article 97, qui régit en même temps « la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition. » Et il en est de même des législations allemande et italienne ; les formules employées sont à peu près identiques.

S'il est un reproche que l'on peut faire au projet actuel c'est, au contraire, de trop restreindre les pouvoirs de répression du capitaine. Et nous n'entendons pas ici déplorer le contrôle de son autorité, établi par l'art. 41, qui punit les abus de pouvoir et institue un nouveau délit : les outrages envers un inférieur. Mais il est permis de regretter qu'on ait diminué, les pouvoirs disciplinaires du capitaine et en même temps supprimé la plupart des peines mentionnées à l'art. 53 du décret pénal, qui n'avaient rien d'excessif puisque le maximum en était la consigne pendant 8 jours et le retranchement de la boisson fermentée pendant 3 jours ; désormais il ne peut plus infliger que le blâme et la consigne de 1 à 4 jours.

Le rapporteur s'en félicite et prend comme exemple : « l'effort des réformateurs militaires qui a tendu à éloigner un peu l'autorité qui peut punir de celle qui prend le contact direct des assujettis ». Mais cet exemple n'est plus valable, il est pour ainsi dire périmé, car cet essai fut malheureux ; la pratique a enseigné qu'on commettait là

une erreur et un récent décret a rendu le droit de punir aux officiers subalternes, aux sous-officiers et caporaux de l'armée métropolitaine.

D'autre part, toutes les fois que le capitaine pouvait punir en même temps que d'autres autorités maritimes, on lui enlève ce droit. C'est peut-être un tort. D'abord, jamais les capitaines n'ont trouvé qu'il y avait « dans ce système quelque chose d'un peu blessant pour leur prestige ». Et si, sous la législation actuelle ils répriment parfois des fautes au lieu d'adresser une plainte à l'autorité maritime c'est qu'ils la jugent peu grave. Leur autorité chacun sait qu'ils l'exercent fraternellement.

Si on leur enlève cette faculté, les inscrits n'auront pas à s'en réjouir. Désormais ils seront plus sévèrement jugés, par des hommes qui les connaissent moins bien et ignorent leur langage souvent brutal et violent; qui les considéreront comme des délinquants de droit commun et non plus comme de braves cœurs et des « grands enfants naïfs ».

Un vieux capitaine de la marine marchande nous donnait l'autre jour un exemple qu'il importe de reproduire textuellement pour en conserver toute la vigueur.

« Avec le projet nouveau, disait-il, 6 mois de prison à un marin de garde qui s'absente cinq minutes pour aller boire un verre chez le bistro d'en face et ce sera le minimum. »

En effet, cet exemple rentre bien dans les termes prévus par l'article 33 et le même fait est ainsi puni

dans tous les cas prévus dans cet article et l'article suivant. Le capitaine est désormais tenu d'en référer à l'autorité compétente ; car ces faits sortent de sa compétence.

Il est un autre reproche qu'on peut adresser à ce projet : c'est de paraître redouter la force des expressions. Le rapporteur ne veut pas « considérer l'homme d'équipage comme un militaire sous les drapeaux », mais après avoir déclaré que l'assimilation n'est pas permise, il termine en disant qu' « il n'est pas interdit de faire un rapprochement entre les situations des uns et des autres ; que l'analogie des positions s'impose à l'esprit ». Après de subtiles distinctions il aboutit en définitive à des solutions identiques.

Il en est de même de la « désertion » ; on conserve le fait, on en supprime le mot. Les lois étrangères ne craignent cependant pas de l'employer. Il faut avouer que la faute est grave, le terme n'est pas trop fort, s'il permet aux marins d'apprécier toute la gravité de leur acte.

Doit-on déclarer, comme le font certaines personnes pessimistes, que le projet est mauvais, qu'il ne donne satisfaction à personne. Tel n'est pas notre avis : une loi nouvelle ne recueille jamais l'unanimité des suffrages, de même que les compromis n'ont jamais fait d'adeptes enthousiastes parmi les parties en litige, car il en résulte toujours des concessions réciproques péniblement obtenues ; c'est cependant toujours ou presque toujours la

meilleure solution. Aussi le projet actuel doit être approuvé en général, il est le fruit d'une collaboration loyale des armateurs, des capitaines au long cours et des inscrits, sous le contrôle du gouvernement.

D'abord, il fait disparaître l'incertitude qui existait dans le cas de grève ; quoique la solution fût tranchée depuis longtemps par une jurisprudence bien établie ; mais il n'en demeurerait pas moins qu'une thèse contraire avait été soutenue éloquemment par des ministres de la marine, que leur autorité était souvent invoquée par les syndicalistes à l'appui de leurs revendications.

Nous avons vu aussi que les peines étaient mieux établies : le délit de désertion par exemple ne résulte plus de la prolongation d'une faute, c'est-à-dire d'un terme fixé arbitrairement, mais d'un ensemble de circonstances que tout le monde s'accorde à considérer réellement comme aggravantes.

Quant aux grèves proprement dites, leur répression s'étend comme à l'étranger à toutes les personnes embarquées, « agent du service général » aussi bien qu'inscrits maritimes ; leur collaboration est également nécessaire à la sécurité de la navigation, ils doivent être également disciplinés. Les peines pécuniaires que leurs fautes peuvent engendrer ne sont plus l'indemnité forfaitaire due à l'armement, suivant les termes de l'article 69 ; on en revient à juste titre aux principes consacrés par notre droit civil, cette règle générale demeure la meilleure quand elle est pratiquement possible. « L'ar-

mement, dit l'art. 38 du projet, peut réclamer des dommages-intérêts pour le tort que l'absence sans l'autorisation lui aurait causé. »

Enfin, il est une mesure que nous approuvons sans réserve ; c'est la suppression des tribunaux maritimes spéciaux. Désormais les délits seront jugés comme les crimes par les tribunaux ordinaires ; toutes les nations étrangères qui ont révisé leurs lois pénales maritimes, durant ces dernières années, ont agi de même.

Sous le régime du décret-loi le tribunal était composé de cinq membres présidés par l'administrateur de l'inscription maritime avec comme assesseurs dans les ports de France, un armateur, le capitaine du port, un capitaine au long cours inactif et un maître d'équipage. On pouvait constituer des tribunaux dans tous les quartiers maritimes ; le plus souvent pour juger un nombre très restreint d'affaires, puisque les statistiques de 1910 nous apprennent que sur 315 affaires, 110 ont été jugées par 37 ports différents. Il est d'abord étrange que l'on soit obligé de composer un tribunal pour juger un nombre aussi minime d'affaires, qui le plus souvent se réduit à l'unité. Mais très fréquemment la constitution du tribunal était impossible ou il était formé irrégulièrement. Un seul des magistrats provisoires pouvait avoir quelques connaissances du droit : l'administrateur ; mais cet administrateur était souvent très jeune, on a rencontré des cas où il ne pouvait présider parce qu'il n'avait pas encore les 25 ans exigés par le décret ; et la

pratique des affaires lui était à peu près inconnue. Or, c'est une vérité, plus guère contestée aujourd'hui, qu'on ne peut s'improviser magistrat; il est plus facile de s'éclairer sur le côté technique d'un procès. D'ailleurs les infractions maritimes ne sont pas nombreuses ou tout au moins elles sont en général du même ordre; les 7/8 des délits maritimes sont des cas de désertion ou de refus d'obéissance. Un juge de profession peut mieux que quiconque apprécier la gravité de la faute.

Aussi le projet de la sous-commission a-t-il suivi l'exemple des législations voisines et supprimé des tribunaux spéciaux. Espérons qu'un jour viendra où le législateur comprendra qu'il peut encore généraliser cette règle et supprimer toutes les magistratures d'exception.

Devons-nous attendre de cette réforme beaucoup de bienfaits?

M. Berthelémy demeure sceptique. « En pratique, déclare-t-il, on ne parvient que très difficilement à réprimer les délits collectifs (1). » Et nul doute qu'il ne parlerait des grèves d'inscrits maritimes comme il parle de grèves de fonctionnaires. « Qu'y a-t-il à faire pour les empêcher? Faut-il modifier notre droit pénal?... Déclarons bien vite que cela ne servirait à rien. Des textes de ce genre ne s'appliquent jamais... Ne comptons pas sur le droit pénal et ne le modifions pas. »

C'est donc la faillite de la loi pénale. Ne soyons pas trop pessimistes, ne nous hâtons pas de la prononcer. Et

(1) *Le Droit de Grève*, H. Berthelémy, p. 49.

supprimant les sanctions, évitons qu'on ne donne aux mouvements de rébellion, aux délits collectifs l'apparence de la légitimité.

Henri Lorin disait : « Violenter la loi tout seul c'est un délit, à mille c'est une émeute, à cent mille une révolution qui, si elle est victorieuse, devient une apothéose. » C'est peut-être une vérité pratique, il n'appartient pas au législateur de la formuler, ni même de paraître y acquiescer.

D'ailleurs la notion du droit n'est pas aussi obscurcie qu'on veut bien le dire. La loi pénale ne vaut pas seulement par les sanctions qui s'y attachent. La plus grande partie des citoyens se répugne à la violer. Et les grèves d'inscrits maritimes elles-mêmes nous ont montré que le plus souvent les grévistes cherchaient à justifier leur acte et le prétendaient légal. En un mot ils le justifiaient par sa légitimité.

Il ne faut pas non plus que les grévistes cherchent une excuse dans le silence de la loi.

Enfin dans la pratique, il n'est pas vrai de dire que la répression soit absolument inutile. Les grèves sont rarement générales surtout à leur origine ; la désertion des navires n'est pas simultanée et elle ne peut l'être, la navigation s'y oppose. Une répression énergique dès le début peut avoir un effet moral considérable et paralyser le mouvement. Et les dernières grèves d'inscrits nous ont prouvé que la loi pénale pouvait parfois s'appliquer.

M. Berthelémy donne, il est vrai, une solution qui ne

peut s'appliquer ici : « Rendre les grèves de fonctionnaires impossibles en leur ôtant toute excuse, rendre la sécurité et la justice. »

Si le favoritisme est une conséquence du fonctionnarisme, il n'est pas le fléau de la marine marchande. Pour empêcher les grèves il faudrait peut-être supprimer ou tout au moins réformer les syndicats dont elles sont une conséquence à peu près inévitable ; d'autant plus que ces syndicats sont dirigés par des hommes qui n'ont d'autre occupation que la préparation des grèves.

Enfin, hâtons-nous de reconnaître avec l'éminent jurisconsulte qu'il est grand nombre de délits collectifs qu'on ne peut utilement poursuivre contre une masse trop considérable de coupables.

La loi pénale ne doit avoir qu'un effet sinon négatif en tous cas secondaire.

Il faut faire comprendre aux inscrits que ruinant la marine marchande, ils en seront les premières victimes. Leurs grèves répétées et ininterrompues leur ont en grande part aliéné l'opinion publique. Ils sont en train de tuer la poule aux œufs d'or.

Comptons sur leur sagesse et sur leur raison beaucoup plus que sur la loi pénale.

APPENDICE

LES PRIVILÈGES DES INSCRITS MARITIMES. — PEUVENT-ILS ÊTRE INVOQUÉS A PROPOS DES GRÈVES ?

Dans cet ouvrage il n'a été nulle part question des privilèges d'inscrits maritimes.

Et cependant il est d'usage fréquent de les invoquer à propos des grèves.

Nous allons donc examiner brièvement : 1^o Quels sont les privilèges des inscrits maritimes ? 2^o Dans quelle mesure on peut dire qu'ils s'opposent à ces grèves ?

Si les avantages accordés aux inscrits sont nombreux, ils sont aussi d'importance très inégale.

Les uns ne méritent d'être mentionnés qu'à titre de mémoire : c'est par exemple : l'article 4 de la loi de 1896 « les inscrits maritimes sont exemptés de tout service public autre que le service militaire dans l'armée de mer », notamment du service dans l'armée de terre (art. 27, loi du recrutement du 21 mars 1905).

C'est encore l'article 48 de cette même loi de 1896 qui les

exempte de la patente et de toute redevance personnelle pour l'exercice de la profession de marin et de l'industrie de la pêche ; ainsi que pour la vente des produits de leur pêche et l'article 49 leur permettant d'obtenir du Domaine, eux et leurs familles, des concessions gratuites de parties de plage, pour l'établissement de pêcheries mobiles ou de parcs à coquillages ou à crustacés.

C'est enfin l'instruction gratuite dans les écoles d'hydrographie pour l'obtention des brevets de capitaine au long cours et de maître du cabotage ; l'admission dans les hôpitaux militaires, lorsqu'ils font partie d'un équipage de commerce ; l'éducation de leurs enfants, à l'établissement des pupilles de la marine, au même titre que les enfants des marins des équipages de la flotte.

Mais il est d'autres avantages plus importants et plus réels, qui pour la plupart ont été durant ces dernières années l'occasion de débats passionnés. Ce sont :

Les privilèges des art. 250 et suivants du Code de commerce.

Le quasi-monopole de la navigation sur les Bateaux de Commerce Français.

Les caisses des Invalides et de Prévoyance.

Nous avons déjà vu que l'administration exerce à l'égard des inscrits une véritable tutelle, elle intervient dans le Contrat d'Engagement pour empêcher qu'on abuse de leur inexpérience, ou de leur insouciance ; et lors du paiement des salaires, « elle s'assure de leur versement intégral ».

Mais là ne se borne pas l'intervention de l'Etat ; l'inscrit

maritime est l'objet de sa sollicitude continuelle même pendant son embarquement. Suivant l'art. 252 du Code de commerce, si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaines ou affrêteurs avant le départ du navire, les matelots reçoivent suivant les circonstances à titre d'indemnité les avances reçues ou un mois de leurs gages. Si c'est après le voyage commencé, ils sont payés de tous leurs salaires ou seulement de la moitié pour le reste de la durée présumée du voyage suivant qu'« ils soient engagés au voyage ou au mois ; en outre, ils reçoivent leur conduite de retour jusqu'au lieu de départ du navire. Leur situation est encore envisagée, toujours dans le même esprit « en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité » ; par exemple en cas de perte sans nouvelles « les héritiers auront droit aux loyers échus jusqu'aux dernières nouvelles et à un mois en sus ».

Et, dit l'article 258, « dans tous les cas le rapatriement des gens de l'équipage est à la charge de l'armement » ; M. Pelletan, il est vrai, trouve cette législation insuffisante : « il les rapatrie et tout est dit » déclare-t-il à la Chambre dans la séance du 2 décembre 1904 (1). Mais M. le député Ballande ripostait aussitôt :

« Alors les Américains ont une façon d'agir monstrueuse, car ils ne rapatrient pas. » Et M. Lucien Millevoye ajoutait : « la grande et généreuse Angleterre ne rapatrie pas ! » En France ils ont droit au « rapatriement » et à la « conduite » c'est-à-dire au retour jusqu'au port d'armement du navire,

(1) Pelletan, *J. O.*, 3 déc. 04, p. 284.

ou même jusque dans leurs quartiers d'inscriptions (décret de 1891, art. 1, alin. 1).

L'article 262 du Code de commerce leur est encore plus avantageux : « le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais du navire, s'il tombe malade pendant le voyage, ou s'il est blessé au service du navire. Si le matelot a dû être laissé à terre, il est rapatrié aux dépens du navire...

Les loyers du matelot laissés à terre lui sont payés jusqu'à ce qu'il ait contracté un engagement nouveau ou qu'il ait été rapatrié. S'il a été rapatrié avant son rétablissement, il est payé de ses salaires jusqu'à ce qu'il soit rétabli ». Et d'après la loi du 12 mars 1885 les loyers pourront lui être alloués pendant 4 mois à dater du jour où il a été laissé à terre.

Et l'on peut ajouter que cet article fut longtemps exploité par les marins. Car des statistiques ont permis de reconnaître qu'un tiers des équipages recevaient chaque année des soins médicaux, et par conséquent coûtaient à l'armateur sans produire de travail.

Enfin sa créance contre l'armement est « privilégiée » car dit l'article 271 : « Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots » et depuis une ordonnance de Louis XV du 1^{er} novembre 1745 ses salaires demeurent incessibles et insaisissables.

L'inscrit maritime a aussi le monopole de la pêche côtière et le quasi-monopole de la navigation.

L'Act de Navigation du 21 décembre 1793 édicte qu'un navire ne pourra être français, si les officiers et les 3/4 de l'équipage ne sont français. Cette mesure peut être consi-

dérée sinon en droit du moins en fait comme un monopole absolu. Les récents événements de Marseille ont prouvé combien il était difficile aux armateurs d'user de la faculté qui leur est accordée par la loi c'est-à-dire d'employer un quart d'étrangers sur les bateaux de commerce. Les marins français considèrent les navires français comme leur patrimoine propre et savent rendre aux étrangers la vie du bord parfaitement insupportable, à moins qu'ils ne les emploient comme des domestiques à des travaux qu'ils ne veulent exécuter eux-mêmes. Aussi les armateurs réclament-ils sans cesse énergiquement l'abolition d'une telle mesure. Leurs plaintes sont d'autant plus justifiées qu'en 1910, lors des grèves de Marseille, le Parlement vota la suppression du privilège de pavillon entre la France et l'Algérie, la suppression du décret de 1793 en apparaissait comme le corollaire indispensable. Si l'on permet aux Compagnies étrangères d'entretenir les relations entre la France et ses colonies de l'Afrique du Nord, il semble naturel qu'on permette aux Compagnies françaises d'embarquer des marins étrangers sur leurs bateaux marchands pour lutter contre la concurrence étrangère; sinon on les condamne à l'inaction.

Ce serait, d'autre part, le meilleur moyen de lutter contre les grèves des équipages. Qu'on n'invoque pas comme obstacle l'honneur national; qu'on ne dise pas que le commerce français doit être protégé. N'hésitons pas à agir comme l'ont fait les nations voisines dans des circonstances semblables.

Quand éclatèrent en 1907 les grèves des ouvriers de Ham-

burg le travail fut assuré par 4.000 ouvriers anglais embauchés à Liverpool.

Et lors des grèves des marins de ce même port en 1906, 1.500 matelots étrangers : des Scandinaves, Finnois, Russes, Hollandais, vinrent sur le vapeur anglais *Kansar* mouiller au bas de l'Elbe ; et ce sont ces marins qui assurèrent le service des équipages. La grève des chauffeurs d'Anvers, en juin 1907, ne put affecter le trafic, car on embaucha une grande quantité de chauffeurs anglais et hollandais.

Cet exemple de l'étranger peut être pour nous un précieux enseignement. Le chauvinisme des syndicats maritimes et de la C. G. T. n'est point un obstacle suffisant contre une telle mesure.

Mais le principal avantage des inscrits maritimes est la pension dite de demi-solde.

Les inscrits y ont droit à une double condition d'âge et de durée de services, à partir de 50 ans, après avoir accompli 300 mois de navigation. Depuis la loi du 14 juillet 1908 elle peut varier de 360 à 1.430 francs ; en outre il est alloué aux pensionnaires un supplément de 48 francs pour chaque enfant de moins de 13 ans.

L'origine de cette institution nous est déjà connue : En retour des charges permanentes du régime des Classes, Louis XIV voulut protéger la vieillesse des inscrits maritimes, comme il le faisait pour les soldats de l'armée de terre. Il décida en 1673 de créer deux hôpitaux. Ces projets ne furent pas mis à exécution et, en 1709, il fonda la Caisse des Invalides, qui devait servir des pensions de demi-solde aux ma-

rins âgés ou infirmes. Le taux des pensions a depuis lors varié, mais le principe s'est conservé à travers les siècles et les révolutions.

La Caisse des Invalides possède aujourd'hui quatre grandes ressources :

1^o Des revenus personnels, rentes sur l'Etat se montant annuellement à 3.150.000 environ ;

2^o Les versements des inscrits qui étant en 1791 de 6 deniers pour livre (2,50 0/0) sont montés à 5 0/0 ;

3^o Des prestations fournies par les armateurs : 3 0/0 des salaires qu'ils paient à leurs équipages ;

4^o Enfin des subventions de l'Etat dont le montant atteint aujourd'hui près de 16 millions par an.

Cette Caisse a donné lieu non seulement à des discussions violentes, mais aussi aux grèves de 1907 dont chacun conserve le souvenir. Il est certain que cette caisse fut très mal gérée par l'Etat, il y a souvent puisé. Mais somme toute il y a versé beaucoup plus qu'il n'a pris, de l'aveu même des inscrits ; puisqu'en 1886 ils réclamaient seulement pour la liquidation de cette fameuse caisse une rente de 6 millions de francs et que depuis de longues années l'Etat leur verse une rente supérieure à 10 millions.

Enfin une loi du 21 avril 1898 assure une pension dite d'infirmité aux marins victimes d'un risque de la navigation ; cette loi est manifestement destinée à remplacer ou plutôt à compléter la loi du 9 avril 1898 relative aux accidents du travail.

En même temps était créée, pour payer ces pensions et se-

cours, une « Caisse nationale de Prévoyance des marins français » alimentée par les revenus de sa fortune personnelle, une taxe sur les salaires 0,75 0/0 pour les marins et agents du service général, de 3,50 0/0 pour les armateurs et enfin des subventions et au besoin des avances de l'Etat.

Les pensions sont dues non seulement au cas d'accident, mais aussi de maladie professionnelle et le risque n'est pas nécessairement industriel, il suffit que l'homme soit embarqué. Une loi du 29 décembre 1905 a augmenté le chiffre des pensions et a permis aux agents du service général de bénéficier de ses dispositions bienveillantes.

Les inscrits maritimes continuent à déclarer que toutes les charges imposées à l'armement sont plus apparentes que réelles, car il bénéficie des primes à la navigation. Il est juste de remarquer d'abord que tel n'est pas le but exclusif des primes, mais bien plutôt de favoriser le commerce français contre la concurrence étrangère.

Ceci est cependant vrai dans une certaine mesure. Nous lisons, en effet, dans l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1881 « à titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, il est accordé pour une période de dix ans, à partir de la promulgation de la présente loi, une prime de navigation aux navires français et à voile ».

Mais depuis lors l'armement se voit sans cesse accablé par des lois nouvelles, toujours au profit des inscrits. Décret du 4 janvier 1896 réglementant la police sanitaire. Décret du 15 juin 1899. Décret du 22 juin 1904 sur la jauge des na-

vires. Loi du 29 décembre 1905 sur la Caisse de Prévoyance. Loi du 17 avril 1907 sur la réglementation du travail à bord, du 14 juillet 1908 sur la Caisse des Invalides.

Les armateurs estiment qu'une seule de ces lois : la loi du 17 avril 1907 leur occasionne une dépense supplémentaire de près de 10 millions.

Aussi peuvent-ils dire que si la loi organique de 1906 leur accorde des primes ou compensation à l'armement de 30.585.000 francs ; l'effet de cette loi se trouve pour ainsi dire annihilé ; car on leur retire d'une main plus qu'on ne leur donne de l'autre (1).

Les privilèges des inscrits sont donc nombreux et incontestables. Ils sont reconnus de tous, même des bénéficiaires, qui ne veulent plus être soumis au droit commun.

Mais peut-on dire que l'existence de ces privilèges permette de justifier la prohibition des grèves. M. Pierre Leroy-Beaulieu est très affirmatif leur refuse même pour cette raison le droit de se syndiquer. Telle est la théorie qu'il soutient dans l'*Economiste Français* du 18 juin 1904 : « C'est à notre avis, dit-il, la question de l'existence de privilèges, qui doit servir à résoudre le délicat problème des syndicats d'employés de l'Etat, des départements ou des communes et même de certains employés de Sociétés privées bénéficiant, pour des raisons diverses, d'un régime spécial. Si un privilège est conféré à un individu quelconque, c'est dans un intérêt national, collectif tout au moins et celui qui en jouit doit comprendre

(1) Charles Roux, *Rev. des Deux Mondes*, nov. 1909.

qu'en échange, dans un intérêt national et collectif aussi, il peut lui être imposé certaines charges ou certaines restrictions... Tant que des individus sont ainsi sur certains points au-dessus du droit commun, ils n'ont aucune titre à se prévaloir de lui pour se constituer en syndicat. C'est pour les mêmes raisons que nous refuserions nettement le droit de se syndiquer à deux importantes catégories de personnes : les employés de chemins de fer et les inscrits maritimes. »

Ce raisonnement pourrait *a fortiori* s'appliquer au cas de grève. En compensation de leurs privilèges, les inscrits devraient renoncer à se mettre en grève.

La question nous semble ainsi mal présentée. Elle est en opposition avec le caractère des privilèges comme avec leur cause historique.

L'interdiction des grèves est une nécessité de la Navigation Commerciale.

Les Privilèges des inscrits sont une conséquence de leur régime militaire : de la loi sur l'Inscription Maritime. Les Grèves de Marins sont prohibées dans toutes les législations étrangères, qu'il existe ou qu'il n'existe pas d'Inscription Maritime. Car la Navigation Commerciale serait rendue impossible à l'étranger comme en France, si la discipline n'était maintenue rigoureusement, si le Capitaine n'avait une autorité absolue ; enfin si l'on assurait par une réglementation spéciale la continuité des services du bord.

Le décret-loi de 1852 semble, il est vrai, justifier la répression particulièrement sévère des art. 65 et 66 par la qualité d'inscrit maritime. Ce texte primitif punit seulement

les « gens de mer » ; mais d'après le commentaire de M. Derche la raison en est que « la peine qu'ils édictent, consistant en un emprisonnement et un embarquement correctionnel à solde réduite sur un embarquement de l'Etat ne peut s'appliquer aux cuisiniers, domestiques et autres qui restent étrangers à la manœuvre du navire ». Et suivant une dépêche du 5 août 1854 (1) c'est dans un paragraphe de l'article 60 « qu'on doit venir chercher la peine à prononcer contre la « désertion », quand le déserteur ne fait pas partie du personnel marin de l'équipage ou qu'étant étranger il ne peut servir sur les bâtiments de la flotte. »

En tous cas, il n'est pas niable que M. Félix Faure, rapporteur de la loi de 1898, entendait punir spécialement les inscrits maritimes. Son premier rapport du 17 juillet 1789 en est la preuve ; il mentionne spécialement leur qualité, dans l'article 65 nouveau, qu'il proposait « si la désertion est commise dans un port de France (par un inscrit définitif), la peine est de 15 jours à 6 mois d'emprisonnement » ; la raison de cette désignation n'est évidemment plus l'embarquement correctionnel, qui est supprimé ; et, il ajoutait, « le déserteur se trouve, à l'égard de l'Etat, dans une situation toute particulière issue de l'inscription maritime ».

« Nous demandons, disait-il dans son dernier rapport, qu'un terme soit effacé des articles qui prévoient la désertion ; il s'agit du terme « toutes personnes engagées ». Il autorise l'application d'une pénalité d'exception au gagiste, serviteur

(1) *Bulletin Off.*, p. 230.

qui figure sur le rôle d'équipage, mais qui n'est pas employé à la manœuvre, et qui ne peut commettre le délit de désertion, n'ayant souscrit avec l'armement qu'un contrat civil... Nous spécifions donc que « les gens de mer, les mécaniciens et les chauffeurs », peuvent seuls être réputés déserteurs. »

Telle fut, en effet, la rédaction définitive de la loi du 15 avril 1895.

M. le ministre de la Marine Bernard, mentionne donc « l'exclusion des commissaires, économes, cuisiniers ou agents qui, bien que figurant au rôle d'équipage ne concourent pas à la manœuvre du navire. L'engagement contracté par ces individus ne comporte, par suite, d'autres sanctions, en cas de rupture qu'une action civile en dommages-intérêts et dans le cas où ils resteraient à bord, une punition disciplinaire. »

Les inscrits seuls, d'après les textes actuellement en vigueur, peuvent se rendre coupables de désertion. Aussi nous avons cru devoir limiter cette étude aux grèves d'inscrits maritimes.

Le législateur de 1898 pense donc que cette institution impose des charges et des privilèges, qui se justifient les uns par les autres. Et parmi ces charges il fait entrer en première ligne le régime disciplinaire et pénal.

Mais dans la même loi de 1898, il ne peut pousser à l'extrême sa théorie; car il doit envisager la situation des autres personnes embarquées et leur imposer aussi des charges et des peines particulièrement sévères. Les passagers eux-mêmes doivent être l'objet de ses préoccupations. Et dans

ce fameux article 65, il lui semble nécessaire de punir comme « déserteurs » « les médecins français ou étrangers ».

A vrai dire cette législation particulière est une conséquence de la navigation commerciale et nullement de l'inscription maritime. La meilleure preuve en est l'étude des législations voisines.

La Seemannsordnung de 1902 assimile complètement les hommes d'équipage à toute autre personne engagée sur le navire et ne redoute nullement d'employer le terme de désertion. Nous ne pouvons donc que féliciter le rédacteur du projet actuel, qui fait entrer dans les termes de l'art. 34 nouveau les agents du service général comme les inscrits maritimes.

Les uns et les autres sont aujourd'hui aussi indispensables sur les grands paquebots. Les nécessités maritimes suffisent à justifier de telles dispositions.

Les privilèges des inscrits résultent de l'inscription maritime elle-même. Quand Colbert institua le « Régime des classes », c'est-à-dire quand il organisa l'armée navale, il lui parut indispensable pour compenser les charges militaires imposées à certains citoyens de les faire bénéficier de quelques privilèges.

Des avantages précieux furent accordés aux marins classés pour empêcher que les lois nouvelles ne détournassent les populations du littoral de la navigation. Et c'est ainsi que Louis XIV ordonna aux commissaires des classes de surveiller les contrats faits entre les marins classés et les armateurs, d'intervenir dans la formation et l'exécution de ces

contrats, le tout dans l'intérêt du marin. Il fit plus, il assura une retraite aux marins âgés ou infirmes.

« Pour faciliter ce grand établissement (régime des classes) dit Valin (1), le Roi par sa déclaration du 20 juillet 1661, relative à celle du mois d'octobre 1647, avait déjà accordé aux matelots et autre gens de mer, divers avantages et privilèges dont la plupart subsistent encore aujourd'hui.

J'observe ici, par occasion, que du nombre de ces privilèges sont les exemptions du logement des gens de guerre, de guet et garde des portes de la ville et châteaux, de tutelle et curatelle, de la collecte des tailles, sequestre et garde des biens et régime des fruits pendant l'année de leur service. »

Et il ajoute : « Dès qu'il s'agit d'un Français, quelque expérience qu'il ait acquise dans la marine, il ne peut s'engager valablement à aucun capitaine ou maître de navire comme matelot, qu'il n'ait été enrôlé aux classes. » C'est bien là encore un monopole accordé aux marins classés, qui existe encore actuellement au profit des inscrits maritimes.

Les privilèges des inscrits se justifient donc dans la mesure où se justifie l'inscription maritime elle-même. On peut même ajouter qu'ils doivent être proportionnés aux charges imposées par ce régime militaire spécial.

Ces charges au début étaient considérables : c'était l'assujettissement militaire de toute une catégorie de citoyens ; con-

(1) Comment. ordon. liv. II, titre VII, p. 511.

trairement aux principes généraux du recrutement de l'armée de terre, qui était entièrement composée de mercenaires ; le service obligatoire était inconnu.

Tant que ce régime demeura spécial aux marins, il n'eut pas de détracteurs ; les intérêts supérieurs de la défense nationale justifiaient les avantages accordés.

Mais quand la loi du 27 juillet 1872 eut imposé à tous les citoyens des obligations militaires, la situation changea. Le fardeau imposé aux inscrits parut plus léger ; leur situation donna lieu à des abus et l'on vit le nombre de ces privilégiés s'accroître démesurément ; il fallut voter des lois spéciales pour découvrir les soi-disant marins, qui se livraient à la « navigation fictive ». Dès ce jour on peut dire que l'inscription maritime avait subi, tant dans ses privilèges que dans sa constitution elle-même, un coup irréparable.

Les privilèges semblaient moins justifiés et l'on contestait l'utilité de l'inscription maritime.

Elle ne répondait évidemment plus à son but primordial qui était d'assurer le recrutement de la marine de guerre et de fournir à la marine de commerce les éléments qui sont indispensables à son fonctionnement. L'exemple de l'Angleterre, de l'Allemagne, des Etats-Unis nous prouve que point n'est besoin d'une telle institution pour assurer la puissance maritime d'un état industriel, ni même pour constituer des équipages de combat. Et d'autre part toute cette étude nous prouve que l'inscription maritime ne suffit pas à donner à des marins des habitudes de disciplines indispensables à bord d'un navire de guerre.

Nous n'avons pas ici à examiner le problème délicat et complexe de l'inscription maritime.

Bornons-nous à constater qu'elle ne répond plus à son but originaire, qu'elle n'est plus indispensable ni à la marine militaire, ni à la navigation commerciale.

Mais elle peut encore nous rendre de grands services. Personne ne conteste la valeur militaire et maritime de nos équipages d'inscrits sur les navires de guerre. Un marin ne s'improvise pas, les hommes incorporés dans les équipages de la flotte doivent avoir pratiqué la mer.

M. de Lanessan cite dans un article du *Siècle* du 13 juillet 1907 des faits qui prouvent l'inconvénient d'embarquer des hommes non inscrits : « Dernièrement, écrit-il, les essais d'une de nos plus récentes unités ont failli être compromis parce que les chauffeurs avaient le mal de mer, au point d'être incapables de se tenir devant les feux.

N'oublions pas non plus que la marine anglaise souffre aussi dans son recrutement naval et que lord Brassey conseillait dernièrement pour renforcer la réserve « l'inscription maritime française telle qu'elle fut instituée par Colbert, afin d'attacher la population des côtes au pavillon national (1). »

« Constatation intéressante nous dit M. Sayous pour prouver qu'il est plus facile de détruire que de construire dans un domaine aussi délicat que celui-ci ! »

En tous cas l'inscrit maritime nous coûte trop cher ; pour les services qu'il rend à notre marine. M. Perrinjaquet dans un

(1) *Nineteenth Century*, oct. 1904, p. 593.

article très documenté de la *Revue Economique de Bordeaux* de septembre 1907 estime que chaque inscrit embarqué annuellement représente une charge financière de 5000 fr. par an (26.000.000 : 5.000) sans compter la solde et l'entretien. Or les inscrits ne fournissent que fort peu des « spécialistes » nécessaires à la marine de guerre et on doit pour une large part recourir à l'engagement volontaire.

Il ne faut donc pas s'exagérer l'importance de l'inscription maritime au point de vue du recrutement naval.

Mais s'il est des gens qui méritent de conserver des privilèges ce sont les braves pêcheurs des côtes de Bretagne. La suppression de leurs « invalides » plongerait dans la misère cette vaillante population et la détournerait du métier de la mer au profit de l'étranger ; il en est des exemples historiques.

Or tous ces braves gens ne peuvent vivre uniquement du produit de leur pêche ; et cependant ils n'hésitent pas à affronter les dangers de la mer ; car la terre dans cette région ne nourrit pas toujours son homme. L'Etat ne doit pas hésiter à secourir ces pêcheurs ; car il ne peut oublier non plus que c'est la seule région de la France qui fournit un réel excédent de naissances sur les décès, qui fournit la meilleure et la plus grande partie de ses équipages non seulement en inscrits mais en engagés volontaires. Il ne faut pas que les agissements des gréviculteurs viennent atteindre aujourd'hui tous ces hommes courageux qui accomplissent chaque jour leur devoir et consacrent à l'Etat leurs qualités d'énergie, d'endurance et d'honnêteté.

En résumé : il ne peut donc être question des privilèges des inscrits maritimes à propos des grèves. Ces privilèges leur furent constitués en compensation des charges militaires du Régime des Classes. On peut aujourd'hui contester l'utilité de ces privilèges comme l'efficacité présente de l'inscription maritime. Mais le décret de 1852, comme l'interdiction des grèves ont d'autres motifs et les législations étrangères le prouvent : ce sont les nécessités de la navigation.

On peut donc supprimer le décret de 1852 sans porter atteinte aux privilèges des inscrits et réciproquement les privilèges peuvent être supprimés ou atténués, l'inscription maritime elle-même abrogée, sans qu'on apporte modification à la législation pénale à bord des navires de commerce.

CONCLUSION

Les grèves d'inscrits maritimes furent donc longtemps inconnues en France. Si vers la fin du xix^e siècle se formèrent quelques syndicats d'inscrits, les efforts de leurs fondateurs, la modération de leurs revendications et aussi les difficultés de leur recrutement, ne permettaient pas de considérer la grève comme une conséquence inévitable de ces groupements.

Quand éclata une grève générale en 1900 ce fut une surprise pour tout le monde et une victoire facile pour les inscrits. Aussi vit-on bientôt se reproduire fréquentes de telles manifestations et la grève apparut dès lors comme un mal endémique de notre marine marchande.

Depuis cette époque il ne s'est guère passé d'années où l'on n'assiste à une grève sinon générale du moins partielle de cette corporation. Tous les prétextes semblent bons pour provoquer de tels mouvements, depuis les demandes d'augmentation de sa-

lares, jusqu'aux mises à l'index des capitaines et les sommations aux pouvoirs publics ; sans parler des raisons politiques ou simplement électorales.

En présence de ces événements, l'attitude du gouvernement varia totalement suivant les époques ; il est impossible d'en dégager une théorie générale. Lors de la première grève de 1900, il demeura hésitant, il fit condamner les inscrits maritimes, puis finalement il les gracia. Enfin il arrêta toutes les poursuites et jusqu'en l'année 1910, les grèves de marins ne furent plus réprimées. Tout à coup en 1910 les pouvoirs publics décident de réagir ; les plaintes des capitaines contre les grévistes ne sont plus « classées », suivent leur cours normal ; et depuis cette époque les inscrits « déserteurs » sont toujours poursuivis et condamnés.

Et tout naturellement suivant les circonstances ou plus exactement suivant les époques, on assistait aux protestations soit des armateurs, soit des inscrits maritimes ; quant aux capitaines ils se trouvaient dans une situation des plus délicates ; toujours exposés à une lutte qu'ils ne pouvaient empêcher.

Les Inscrits réclamaient le bénéfice des lois de 1864 et de 1884 supprimant toute sanction pénale en cas de grève ; permettant aux ouvriers de jouir du « droit de coalition ».

L'armement désirait qu'on applique le décret-loi

de 1852, modifié par la loi de 1898 qui constitue le régime disciplinaire et pénal de la marine marchande et est, disait-il, incompatible avec le droit de grève.

La répression des grèves d'inscrits maritimes est-elle possible dans l'état actuel de notre législation ? Tel était le problème posé au début de cette étude ; il nous a semblé devoir répondre par l'affirmative.

L'article 65 du décret pénal et de la loi de 1898 est formel : « les gens de mer... qui s'absentent 3 fois 24 heures sans permission ou laissent partir le navire sans se rendre à bord » doivent être punis « de 15 jours à 6 mois de prison », que leur délit soit individuel ou collectif, la loi ne distingue pas ; si parfois elle s'est inquiétée des fautes collectives c'était, non pour en assurer l'impunité, mais au contraire pour les réprimer plus énergiquement ; tels sont les cas des articles 95 et 96 de ce même décret.

Les lois de 1864 et de 1884 n'ont eu pour effets que de supprimer ou de modifier des articles déterminés du Code pénal ; articles qui ne se sont jamais appliqués aux inscrits maritimes.

Elles n'ont pu avoir pour conséquence d'abroger le décret-loi de 1852 ; une loi générale ne modifie une loi spéciale que si elle le mentionne expressément ; et enfin on ne peut oublier que le décret pénal a été remplacé par une loi du 15 avril 1898, qui évidemment n'a pu être abrogé par deux lois, dont la plus récente lui est de 14 années antérieure en date.

Ces lois n'autorisent pas plus les grèves d'inscrits maritimes qu'elles ne permettent les grèves de fonctionnaires et de militaires. Leurs effets sont moins absolus qu'on ne voudrait le faire croire dans certains milieux syndicalistes. Si elles ont parfois aboli les sanctions pénales en cas de grèves, elles n'ont même pas effacé les conséquences civiles qui découlent de la rupture du contrat de travail.

Aussi, de même que la jurisprudence condamne à des dommages-intérêts l'ouvrier quelconque de l'industrie qui refuse d'exécuter ses engagements, même si ce refus est collectif et résulte de la grève; de même elle punit, comme « déserteur », en vertu de l'article 65 du décret pénal, l'inscrit maritime qui se met en grève.

Dans son arrêt du 3 août 1912, la jurisprudence se montre fidèle à ces principes, la circonstance que l'acte est « collectif, accompli en vertu d'une grève déclarée, ne saurait en modifier le caractère ».

Les inscrits maritimes se mettant en grève se voient appliquer non seulement l'article 65, les punissant d'une peine de prison; mais aussi l'article 69, qui leur fait perdre la solde qu'ils ont acquise.

Les effets de cet article sont encore plus absolus, car si le gouvernement peut empêcher les poursuites pénales et en conséquence permettre au délinquant de ne pas subir cette peine de prison, il ne lui appartient pas d'empêcher la confiscation des salaires.

Le but de ces dispositions législatives est d'établir des dommages-intérêts forfaitaires au profit de l'armement et d'empêcher tous procès incompatibles avec la rapidité des opérations commerciales. « Les gens de mer... qui s'absentent 3 fois 24 heures... sont réputés déserteurs. » « Tout déserteur perd le droit de solde par lui acquise », ajoute l'art. 69.

Dès le moment où la faute rentre dans les termes de ces articles, l'individu est donc déserteur et perd automatiquement ses salaires, qu'il y ait eu ou qu'il n'y ait pas eu de poursuites pénales ; ainsi en ont d'ailleurs jugé les tribunaux de commerce de Nantes le 25 novembre 1903 et de Cherbourg le 16 décembre 1904.

Enfin un décret du 20 novembre 1879 permet que les gendarmes de la marine empêchent la désertion sur les navires de commerce.

Les inscrits maritimes sont donc régis, au point de vue disciplinaire et pénal, par des textes législatifs spéciaux. La vie de l'homme de mer est une vie d'exception ; il faut, pour apprécier ses actes, des lois d'exception. C'est une nécessité qui fut comprise de tous temps et chez tous les peuples, dès le jour où les hommes ont affronté ensemble les dangers de la navigation. Des marins ne peuvent jouir de tous les droits, de toutes les libertés des autres citoyens. Il est des principes qui doivent demeurer absolus et dominer toute la matière : le maintien d'une disci-

pline rigoureuse à bord, le respect de l'autorité du capitaine et l'obéissance ponctuelle à tous ses ordres.

Aussi si notre législation réprime énergiquement l'absence du navire sans permission, l'abandon de son poste et en conséquence la grève, il en est de même des législations étrangères ; elles sont toutes aussi sévères, parfois même davantage ; et, quand par hasard elles diminuent les peines de prison, elles les suppléent par des peines pécuniaires plus élevées, frappant alors non seulement le délinquant, mais aussi sa famille.

Les attaques dont fut l'objet notre régime pénal maritime eurent pour conséquence de faire déposer par le gouvernement un projet de loi nouvelle, qui fut élaboré au sein d'une commission, composée des représentants des différents intérêts maritimes : des armateurs, des capitaines au long cours et des inscrits maritimes subalternes et enfin des chefs de l'administration de la marine.

Ce projet n'a pas eu pour but d'autoriser les grèves d'inscrits maritimes ; ses effets sont donc moins importants qu'on ne serait tenté de le croire, quand on voit qu'il a non seulement modifié mais encore transformé et changé tous les articles de l'ancien décret-loi. Mais il semble avoir heureusement remplacé certaines pénalités et les faits constitutifs des délits.

Désormais le délai arbitraire de 3 fois 24 heures

nécessaire pour qu'il y ait désertion sera remplacé par des circonstances aggravantes ; telles : la vigie, la garde, la sécurité du navire ou le moment de l'appareillage. D'autre part, le délit n'existera plus seulement pour les « gens de mer, mécaniciens, chauffeurs et médecins français ou étrangers » mais pour tous les hommes embarqués ; les agents du service général à bord sont aujourd'hui aussi nécessaires sur les grands paquebots que les inscrits maritimes.

Enfin le projet supprime les tribunaux maritimes spéciaux.

Ainsi donc les grèves d'inscrits maritimes sont réprimées par notre législation actuelle ; comme elles le sont par les législations étrangères ; le nouveau projet de Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande ne prétend pas non plus les autoriser.

Mais il demeure évident que les mouvements collectifs sont très difficiles sinon impossibles à réprimer. Il importe que les marins comprennent que cette arme des autres travailleurs ne peut leur être accordée ; un gouvernement ne peut laisser interrompre un service public indispensable à la vie des pays. D'autre part, l'exercice du droit de grève est incompatible avec le régime quasi militaire, qui doit toujours subsister à bord d'un navire ; il faut que le capitaine y demeure suivant l'ancien adage

« maître après Dieu », aucune atteinte ne peut être portée à son autorité.

Enfin, si les conséquences économiques des grèves n'ont point été envisagées dans cette étude, il demeure évident qu'elles ont occasionné pour notre marine marchande de véritables désastres. Elle ne peut subsister au milieu de cette agitation continue; certains syndicalistes eux-mêmes l'ont reconnu et essayé d'arrêter les entraînements des révolutionnaires. Les inscrits ruinant ainsi la marine en sont les premières victimes car ils détruisent ainsi l'instrument de leur travail, la meilleure source de leurs profits, la seule raison d'être de tous leurs privilèges.

Mais ils font plus, ils ruinent le commerce national, portent atteinte à la richesse et à la force de leur pays; car suivant l'expression de Lacour-Gayet : « une nation sans marine est comme un oiseau sans ailes ».

Vu le président,
BERTHELÉMY.

Vu le doyen,
P. CAUWÈS.

Vu et permis d'imprimer,
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — Inscrits maritimes. — Origine et but de l'inscription maritime. — La loi du 24 décembre 1896	13
HISTORIQUE. — Les premiers syndicats d'inscrits maritimes.	26
CHAPITRE II. — Les inscrits maritimes peuvent-ils se grouper en syndicats ?	108
CHAPITRE III. — Les inscrits maritimes ont-ils le droit de grève ?	115
CHAPITRE IV. — Les législations pénales maritimes dans l'antiquité et au moyen âge. — L'autorité du capitaine et la discipline sur les vaisseaux marchands. — Répression de l'absence illégale du bord	163
CHAPITRE V. — Le décret du 13 août 1791. — Origine du décret-loi de 1852. — Les législations étrangères. . .	176
CHAPITRE VI. — Projet de code disciplinaire et pénal de la marine marchande	190
APPENDICE. — Les privilèges des inscrits maritimes. Peuvent-ils être invoqués à propos des grèves	221
CONCLUSION.	239

